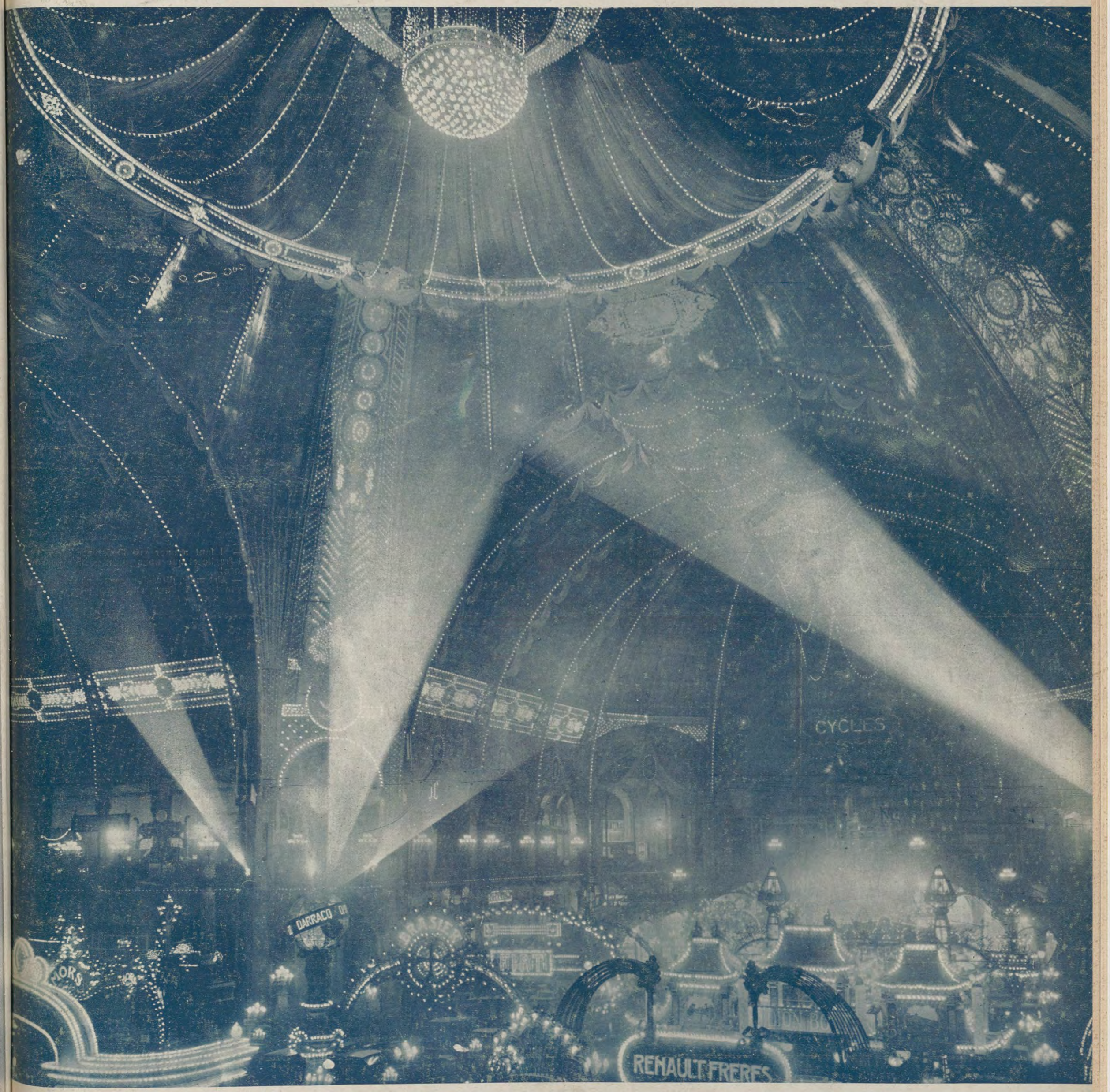
10e Année ø N° 479 — 50 Centimes — 23 Novembre 1907 ø Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR



LE SALON DE L'AUTOMOBILE

Les illuminations de la grande nef.

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je Sais tout ○ Fermes et Chateaux ○ Femina
Musica ○ L'Art et les Artistes ○ ○ ○ ○
90 Av. des Champs-Elysées ø Paris

Abonnements :
Paris et Départements .. .. 21 francs
Étranger .. .. 28 francs
Changements d'adresse 0 fr 75

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

LES VRAIES VOITURES DE GRAND TOURISME

VINOT DEGUINGAND

2&4 Cyl — 12&60 HP

29 Quai National — PUTEAUX (Seine)

LE THÉ MEXICAIN DU Dr JAWAS POUR MAIGRIR

SEUL REMÈDE VÉGÉTAL

POUR MAIGRIR

SANS NUIRE à la SANTE

L'Obésité altère la santé, détruit la beauté, et vieillit avant l'âge; pour rester jeune et mince, réduire les hanches et le ventre, effacer le double menton et amincir la taille, prenez deux à trois tasses par jour du

Thé Mexicain du Dr Jawas

et vous maigrirez sûrement, sans aucun danger et sans régime. Rajeunit les traits et **empêche de grossir.**

SUCCÈS UNIVERSEL. *Se méfier des Contrefaçons.*

Prix de la boite : 5 francs ; les six boites : 28 francs.

Phie Vivienne, 16, rue Vivienne, Paris et toutes Pharmacies.

ED. PINAUD

18, PLACE VENDÔME

PARIS

GENET D'OR PARFUM ULTRA-PERSISTANT — PARFUM LA CORRIDA — VIOLETT BRISE EMBAUMÉE

LA PLUS SOUPLE

LA VRAIE VOITURE DE TOURISTE, c'est la

BERLIET

qui détient toujours le record de la consommation

SIÈGE SOCIAL : 239, Avenue des Ponts, LYON

Agent à Bordeaux :
PINAUD-DUANIP
92-94-96, boul. de Caudéran

Agent à Paris :
TART & Cie
2, avenue Alphand

LA PLUS SIMPLE

LA BENGALINE

est une excellente *Peinture-Émail* avec laquelle on peint soi-même très facilement le bois, le plâtre, le métal, la pierre, etc... Cette peinture est lisse et brillante, elle résiste aux lavages sans ternir. Pour prix et renseignements s'adresser au Directeur :

LA BENGALINE, 16, Rue Suger, Paris.

EPILEPSIE GUÉRISON CERTAINE. Dem. Notice. Dr BOURDAUX, FLEURANCE (Gers).

La Semaine Comique, par Henriot.

Les progrès de la science sont tels qu'après la télégraphie sans fil, on peut espérer peut-être la chasse sans plomb et sans fusil !

— Vous voudriez monter en ballon, chère madame? Attendez au moins que le système des poids lourds soit définitivement adopté...

RÉFLEXIONS TARDIVES D'ICARE

Je suis venu au monde trop tôt ! On m'annonce à l'instant qu'on ne pourra réellement circuler en aéroplane que 1907 ans après Jésus-Christ !

— Il faut avouer que l'existence humaine est fragile et que nous sommes bien peu de chose !

— Ah ! mais, dites-donc, vous n'avez pas la prétention de durer aussi longtemps qu'un *pneu Gaulois !*

ALCYON

BORDEAUX-PARIS (1906)
1er Cadolle
4e Georget
5e Aucouturier
sur bicyclettes.

TOUR DE FRANCE (2.600 kilomètres)
1er Contant
4e René
sur motocyclettes légères 38 kgs.

4-6 Boulevard Bourdon ALCYON Neuilly-sur-Seine

AUTO-GÉNÉRALE

J. SALLERON (Directeur)

Livraison rapide de voitures

LÉON BOLLÉE, Agence directe

HOTCHKISS

DELAUNAY-BELLEVILLE

16, rue Duret, 16 — Télép. 679-14

DÉFIEZ-VOUS, Mada

de l'act on nocive du temps. — Prenez tous les s au coucher deux dragées de ROMASTINE BOU

Ce produit AUGMENTE RAPIDEMENT L'AMPL DES SEINS, LES RAFFERMIT ET LEUR DO UNE APPARENCE DE JEUNESSE PERPETUEL

LE FLACON : 10 fr. — Envoi franco contre mandat-post

Laboratoires BOUTY. 1, Rue de Châteaudun, P

LE PRESERVATEUR de CONDOM et le Vagi

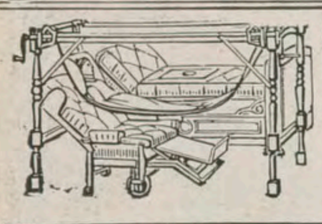
Nouveaux appareils spéciaux pour l'usage intime, hommes et d

Catal. illust. et 6 échantil. extra env. cont. 1f25 timb. ou ma

Fabrication française. L. BADOR, seul vrai fabricant, 19, r. Bichat, P

PARFUM FLORAMYE L.T. PIVER PARIS

MOTO NAPHTA



LIT MÉCANIQUE DUPONT
10, Rue Hautefeuille
PARIS (VIe)
TÉLÉPHONE 818-67
Envoi Franco du Catalogue
Aucune Succursale

AUTOMOBILES Gillet-Forest

12, 14, 25, 35 chevaux
4 cylindres

75, Av. de la Grande-Armée
PARIS

HERNIE GUÉRI

BREVTÉ S.G.D.G.

par le Nouveau BANDAGE MEYR
Accepté p'la Société de Chirurgie
Recommandé par les Membres du Corps Méd

Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le
supprime le **ressort** du dos et le **sous-cuisse.** Le
peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de
Par sa pression constante il mène à la guérison. Env. Catal

MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Honoré

BANQUE AUTOMOBILE

47, Boulevard Haussmann, PARIS

TOUTES MARQUES D'AUTOMOBILES PAYABLES AU GRÉ DU CLIENT

DEMANDEZ FRANCO "GUIDE AUTO"

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements — 24 fr.
Etranger — 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

23 Novembre 1907 — N° 479
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

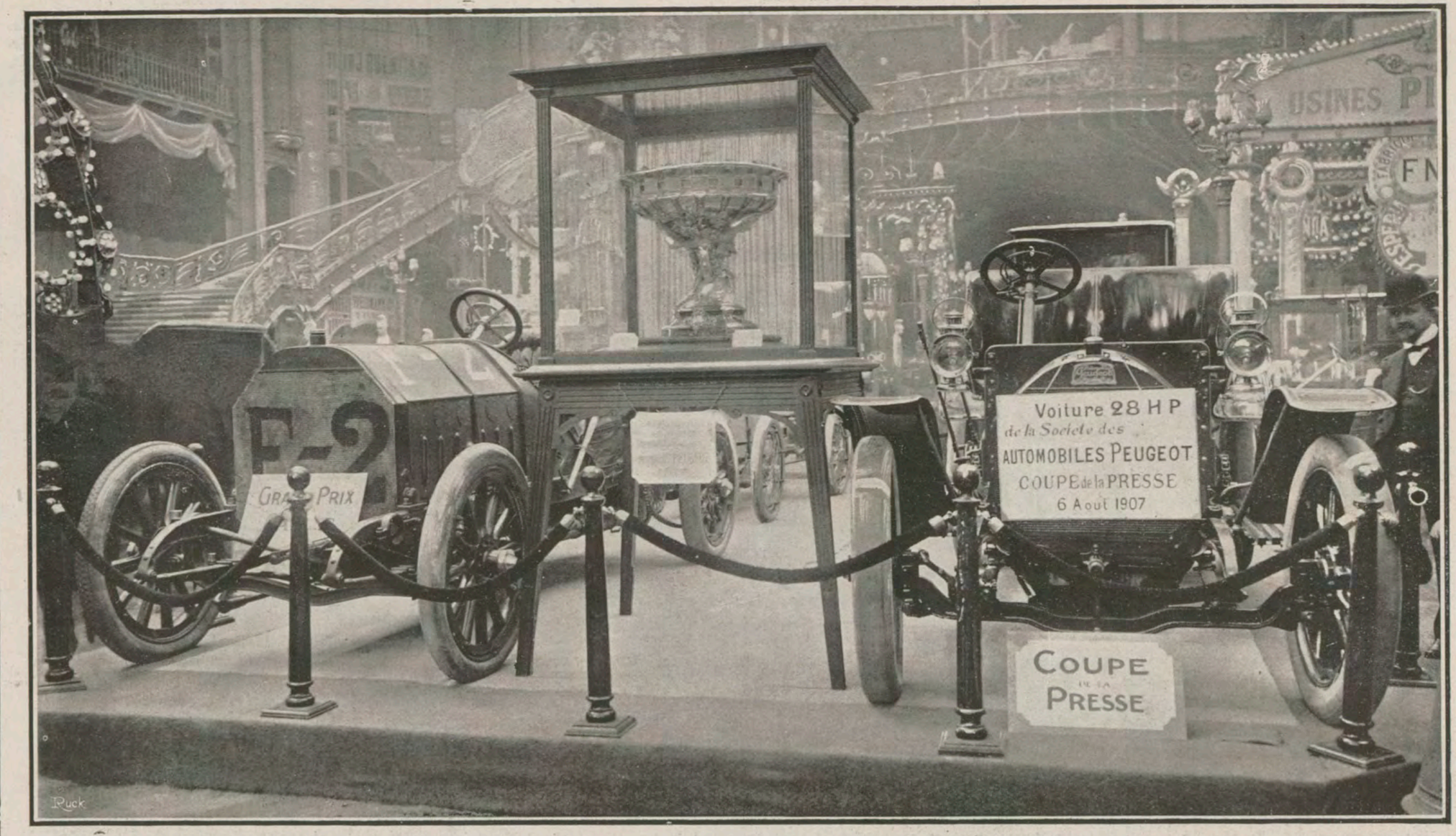
PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne — 2 fr.
La Page — 600 fr.
Encartage — 750 fr.

UNE VISITE ROYALE A L'EXPOSITION DÉCENNALE

Le roi des Belges s'est rendu lundi matin, à 8 heures, au Salon de l'Automobile, qu'il a visité d'une façon fort originale. Il est arrivé dans sa 50-chevaux, accompagné du baron de Snoy, son aide de camp, et a pénétré dans le Grand Palais avec sa voiture, où M. Rives avait pris place à ses côtés. Léopold II a parcouru ainsi les allées de la grande nef, qui avaient été préalablement débarrassées des poêles à gaz, boutiques de catalogues et autres impedimenta. Très peu de curieux assistaient à cette visite, qui avait été tenue secrète.

L'EXPOSITION DÉCENNALE

Le dixième Salon de l'Automobile, qui tient actuellement ses assises au Grand Palais et aux Invalides, a dépassé en éclat tout ce qui a été fait jusqu'ici



Le Stand d'Honneur.

Sur ce stand ont été exposées les voitures victorieuses des épreuves organisées par l'Automobile Club de France : la Fiat de Nazzaro, la Peugeot de Renaux, la Darracq de de Langhe et la de Dion du Concours à l'alcool.

POUR la dixième fois, le Salon de l'Automobile vient d'ouvrir ses portes, et on peut dire qu'il surpasse, comme éclat, tout ce qui avait été fait jusqu'ici.

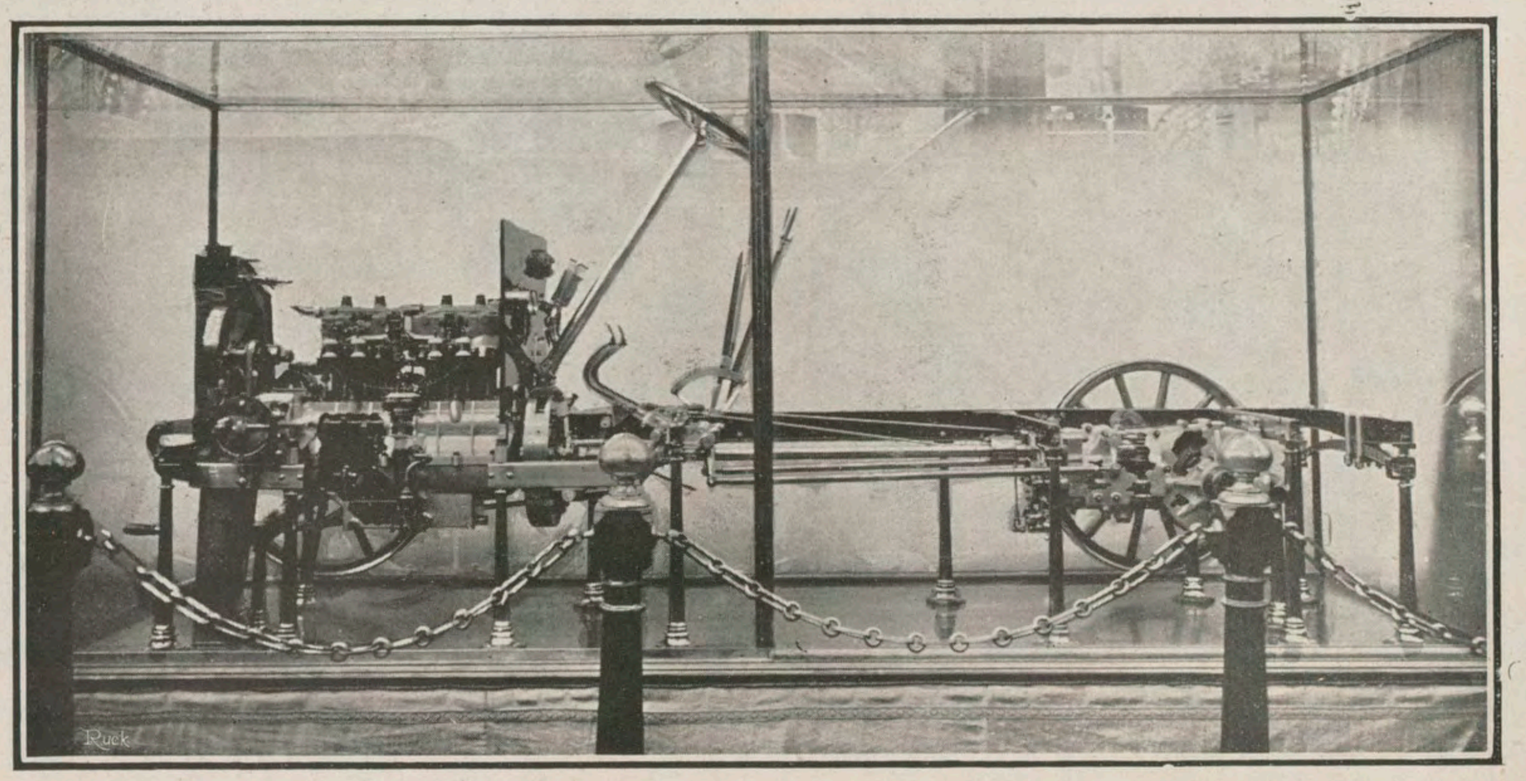
Jamais les stands n'ont été plus brillants, jamais pareille orgie de lumière ne s'est déployée au-dessus du Grand Palais et de ses abords, sous la baguette magique du prestigieux organisateur qu'est M. Gustave Rives. Cette année c'est, depuis la place de la Concorde jusqu'au rond-point des Champs-Elysées, une suite ininterrompue de cordons éclatants. Les câbles lumineux se jouent à travers les arbres, s'arrondissent en girandoles, se recourbent en arcades; les lampes multicolores dessinent de gracieuses arabesques, mêlant leurs teintes délicieusement adoucies: sous les arcades, les lampes à mercure jettent leurs lueurs bleuâtres, tandis que les phares lancent leur éclat à tous les coins de l'horizon et que les fontaines projettent sur le ciel leurs gerbes colorées. Il est entendu qu'une exposition d'automobiles ne se comprend pas autrement que dans une débauche d'électricité. Il est certain que rien ne vaut les lumières pour attirer la foule. Et elle s'est ruée, comme à l'ordinaire, en flots pressés à l'assaut des galeries du Grand Palais. Il y a bien eu une petite hésitation, les premiers jours. Une inquiétude a couru dans les cœurs des exposants; on ne s'écrasait pas dans la grande nef. Pourquoi? Les bruits de crise qui avaient couru un peu partout dans Paris, propagés par on ne sait qui, grossis à souhait par quelques pêcheurs en eau trouble, avaient suffi pour amener un semblant d'indifférence. Mais cela n'a pas duré, et, dès la troisième journée, ce fut à nouveau la foule des anciens jours. Aux Invalides même, on se pressait autour des moteurs en mouvement. S'il y a une crise, il faut avouer qu'on ne s'en aperçoit guère.

La tendance de 1908

Une caractéristique de la pénétration du sens automobile dans les masses, c'est que la foule quotidienne des promeneurs comptait bien moins de simples curieux que par le passé. Ceux qui ne viennent que pour les lumières diminuent chaque année.

On a de plus en plus affaire à un public averti, et l'on conçoit très bien le moment où l'on n'aura plus besoin, pour attirer le public aux expositions d'automobiles, des artifices de luxe et d'éclairage. Les femmes elles-mêmes commencent à ne plus s'inquiéter exclusivement de la mollesse des coussins ou de la couleur de la carrosserie.

L'embrayage, l'avance à l'allumage ne leur semblent plus des termes empruntés à un vocabulaire mystérieux, et j'en ai surpris discutant



Une des curiosités du Salon.

Ce châssis de démonstration, dont toutes les parties ont été sectionnées de façon à montrer le fonctionnement des divers organes, est un des clous de l'Exposition décennale.

Une vue de la grande nef le soir.

Chaque année on croit être arrivé au summum d'éclat, et l'année suivante on fait mieux encore. Notre photographie permet de se rendre compte de la débauche de lumière à laquelle s'est livré le grand organisateur Gustave Rives.

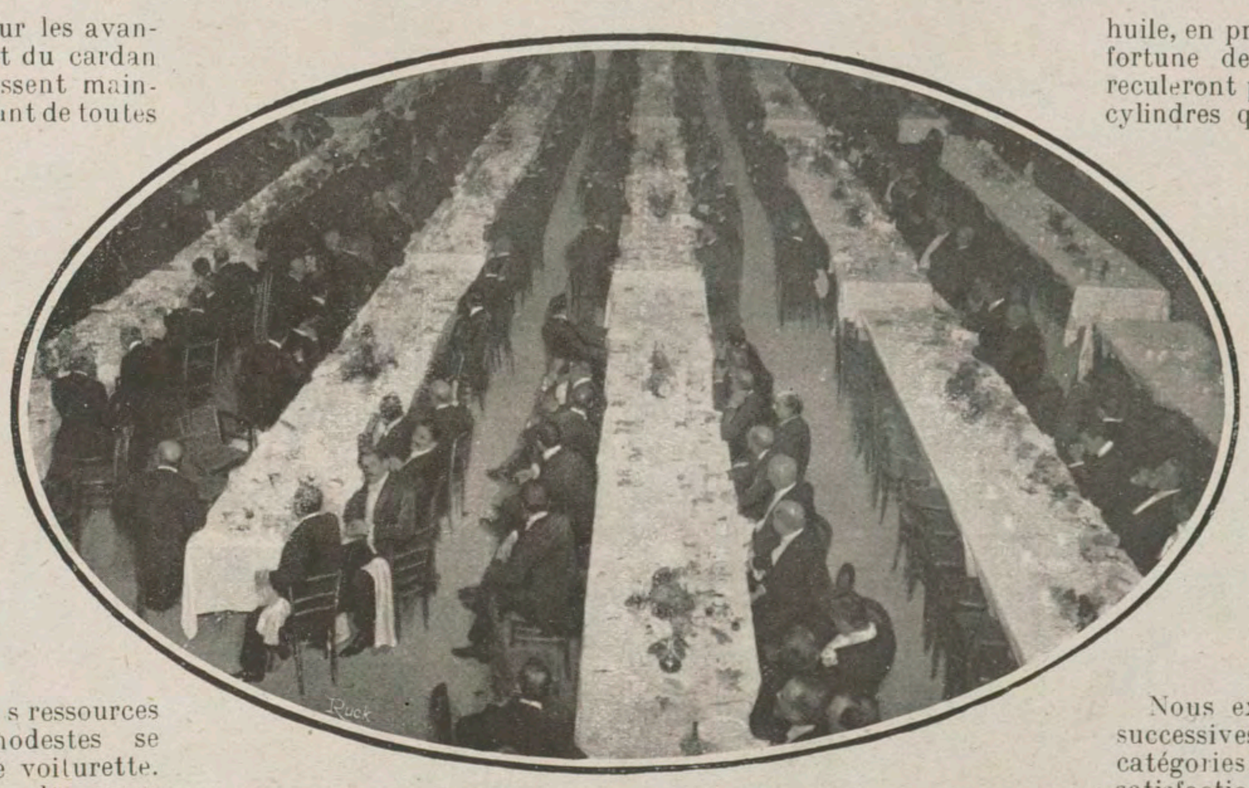
d'une façon fort variée sur les avantages relatifs de la chaîne et du cardan

Les constructeurs s'adressent maintenant à un public au courant de toutes les subtilités du moteur à explosion et ils seront obligés de tenir compte de ses désirs. Deux tendances se manifestent cette année. Elles répondent aux besoins de deux classes différentes d'acheteurs. Les uns cherchent le confortable et la vitesse, sans regarder au prix, les autres sont limités par la question d'achat et d'entretien. Les premiers trouveront satisfaction dans le six-cylindres, les seconds dans la voiture légère. Et dans ces derniers, il faut encore distinguer deux catégories, suivant les ressources pécuniaires, les plus modestes se contenteront d'une simple voiturette.

C'est un fait bien établi : la grosse voiture n'a qu'un public restreint. Outre son prix d'achat considérable, souvent même hors de proportion avec le prix de revient, elle comporte une dépense permanente en essence, en huile, en pneumatiques qui suppose une fortune de milliardaire. Ceux-là ne reculeront pas devant l'achat d'un six-cylindres qui leur assurera un confort inégalable. Les seconds se contenteront d'une 12-14 ou d'une 14-16. Les autres, enfin, demandent la monocylindrique de 7 à 10 chevaux robuste et bon marché. Alors que jadis la nouvelle industrie, ne s'adressait qu'au public très riche, maintenant, toutes les bourses peuvent prétendre à l'achat d'une voiture automobile. Et ce, grâce à l'effort des fabricants qui ont bien compris que l'automobile ne devait pas être exclusivement un objet de luxe.

Nous examinerons, dans des études successives, de quelle façon ces diverses catégories d'acheteurs peuvent trouver satisfaction dans les divers modèles exposés au Grand Palais. Nous verrons, enfin, aux Invalides, la section des véhicules industriels et des poids lourds.

F.-A. WHEEL



Un coin du banquet.

Le banquet offert par la Chambre syndicale de l'automobile dans la vaste salle de l'Hippodrome n'a pas réuni moins de 1.400 convives, la population d'un bourg.

UNE NOUVELLE COLLABORATION

Nous sommes heureux d'annoncer à nos lecteurs que nous nous sommes assuré la collaboration exclusive de M. H. Petit. Ancien élève de l'Ecole polytechnique, M. H. Petit s'est consacré entièrement à l'automobile. Notre nouveau collaborateur traitera spécialement les questions techniques d'une façon très précise et très documentée. Toutefois, même dans ces questions spéciales, M. H. Petit ne se bornera pas à établir des formules parfois fatigantes, et la lecture de ses articles intéressera autant le lecteur initié que le néophyte.

LE SANTOS-DUMONT N° 19

L'APPAREIL EN PLEIN VOL.

A Issy-les-Moulineaux, Santos-Dumont a expérimenté, dimanche dernier, son nouvel aéroplane. Il espérait pouvoir tenter le Prix Deutsch-Archdeacon, mais il n'y est pas parvenu. Il a réussi quelques belles envolées, de 50 à 150 mètres.

LE *SANTOS-DUMONT N° 19.*

L'appareil complet ne pèse que 56 kilos, y compris le moteur de 22 kilos. Il est construit en bambou et métal. Les dimensions extrêmes sont 8 mètres d'avant à l'arrière, et 5 m. 10 de large.

SANTOS-DUMONT AU VOLANT

Santos-Dumont semble plutôt être dans une cage lorsqu'il est au volant de son nouvel aéroplane. Il est placé à l'avant de son appareil, à côté du moteur et de l'hélice.

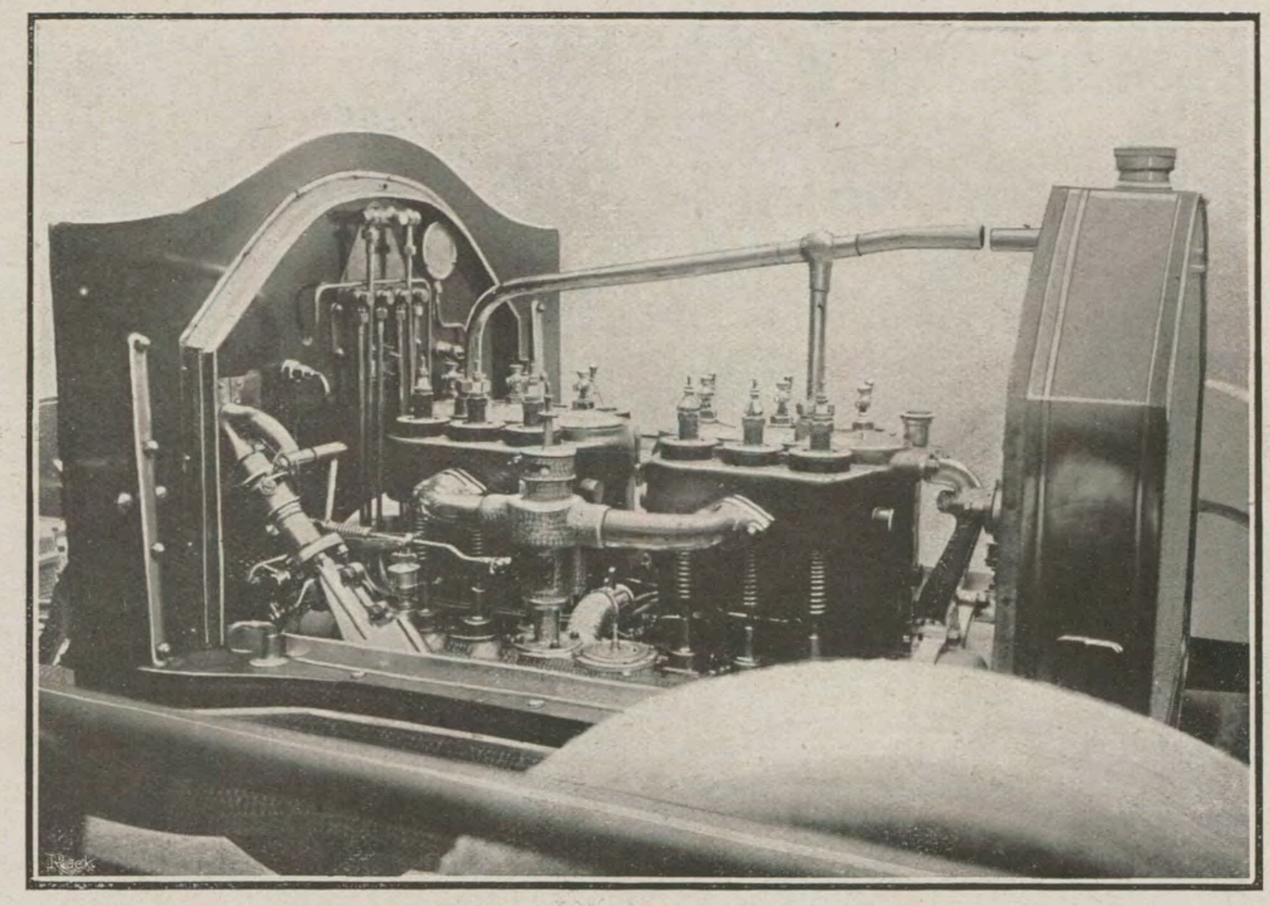
L'APPAREIL DE M. LE LAS EN VITESSE (Plaque Lumière.)

M. Le Las, avec son hydroplane le Ricochet-Antoinette, *vient de battre tous les records de vitesse sur l'eau. Il a couvert un kilomètre à la remonte et un kilomètre à la descente, en un temps total de 1 m. 56 s. 1/5, soit à une vitesse moyenne de 62 kilom. 068 à l'heure. Cette vitesse, qui constitue le record du monde pour toutes embarcations, est remarquable lorsqu'on pense qu'elle a été obtenue avec un petit bateau de 3 m. 50 de long, portant un moteur de 30 chevaux seulement. Ce temps n'a été pris qu'officieusement, les chronométreurs officiels ayant été prévenus trop tard. Les montres étaient tenues par MM. Archdeacon, Tissandier, Pierron et Dickins. En haut, M. Le Las, à la direction de son appareil, qui est muni d'un moteur* Antoinette.

Le Moteur à 6 cylindres au Salon de 1907

Par H. PETIT

Les 6-cylindres, qui étaient une exception au Salon de 1906, sont, cette année, sur presque tous les stands
Notre collaborateur étudie ici les caractéristiques des différents modèles



Type de moteur à 6 cylindres groupés par trois.

Le moteur La Buire a 102/130 et donne 53 chevaux. Les soupapes sont disposées de chaque côté, l'allumage est à haute tension.

On a beaucoup disserté sur le moteur à six cylindres, et sur ses avantages ou inconvénients, comparés à ceux du quatre-cylindres. Comme dans toutes les discussions, personne n'a pu se mettre d'accord.

Nous n'avons certes pas la prétention de trancher la question : le sera-t-elle jamais?

Contentons-nous de rappeler brièvement les arguments invoqués pour et contre les six cylindres.

Le clan des quatre cylindres clame : « Vous nous la ballez belle, avec vos six cylindres! N'est-ce pas déjà assez d'en avoir quatre ? Trouvez-vous nos moteurs trop bon marché? trop simples ? trop économiques ?

Les propriétaires des grosses voitures se plaignent de leur consommation : qu'ils s'offrent une six-cylindres, ils m'en diront des nouvelles ! »

Examinons une à une, aussi impartialement que possible, toutes ces objections.

Tout d'abord, à mesure que les rapports du chauffeur avec les entrailles de son moteur deviennent plus rares, que ses démêlés avec un allumage défectueux ou un graissage insuffisant se font de moins en moins nombreux, l'adjonction de deux cylindres au moteur actuel présente moins d'inconvénients. Qu'importe un peu plus de complication dans le moteur, puisque, au fond, on n'y touche presque plus ?

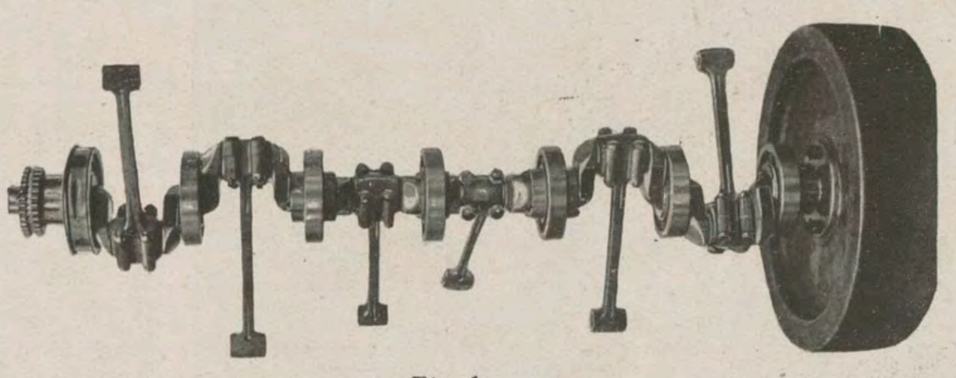


Fig. 1.

Un vilbrequin de 6-cylindres.

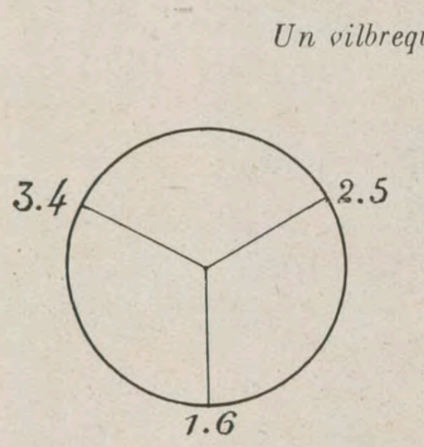


Fig. 2

Reste la question de prix : il est hors de doute que la construction d'un six-cylindres coûte plus d'une fois et demie celle d'un quatre-cylindres : l'usinage seul du vilbrequin, avec ses manetons dans trois plans à 120° est beaucoup plus difficile, par conséquent plus onéreux que celui du quatre-cylindres, qui peut être pris dans une plaque d'acier d'épaisseur assez faible. Mais le six-cylindres n'a jamais eu la prétention d'être autre chose qu'une voiture de luxe. La question de prix, intéressante, certes, n'en passe pas moins en seconde place.

Enfin, on a dit et répété sur tous les tons que le six-cylindres était un glouton qui se gorgeait d'essence et d'huile.

Son rendement thermique, à cause de l'influence plus grande du refroidissement par les parois, est certainement moindre que celui d'un quatre-cylindres de même puissance. Mais... nous faisons nos réserves, et allons nous efforcer de montrer qu'un six-cylindres bien construit peut être économe d'essence.

Un de nos constructeurs les plus éminents, qui a su, par l'excellence de ses voitures, ramener définitivement en France la Coupe Gordon-Bennett, nous affirmait l'authenticité des chiffres suivants :

Un moteur de quatre-cylindres d'un alésage, essayé au frein, donnait une puissance de 44 chevaux. Le moteur de six cylindres, du même alésage qui aurait dû, à rendement égal, en donner 66, allait jusqu'à 70.

Rien de brutal comme un chiffre : il n'y a qu'à s'incliner, mais il reste à expliquer le pourquoi d'un fait qui paraît paradoxal.

Le rendement diminue quand croît le nombre de cylindres, avons-nous dit, les gaz chauds provenant de l'explosion étant dans un six-cylindres, en contact avec une surface de parois froides plus étendue. — Mais, n'a-t-on pas déjà constaté, avec des quatre cylindres des rendements comparables, supérieurs même à ceux des monocylindres ? — Ce fait tient évidemment à la plus grande régularité du couple moteur. Quel que lourd que soit le volant, il se produit d'autant plus de variations dans la vitesse angulaire du vilbrequin que les coups moteurs s'espacent davantage. Or, ces variations se traduisent par des chocs des pièces en mouvement, choc des têtes de bielle sur leur maneton, des pieds de bielle sur leur axe, des portées du vilbrequin sur les coussinets. Très souvent nous ne les entendrons pas, ces chocs, mais ils n'en existeront pas moins et transformeront en chaleur nuisible l'énergie mécanique si péniblement obtenue. On conçoit donc que, malgré les pertes de chaleur plus grandes, un six-cylindres puisse rattraper, par un rendement mécanique supérieur, son infériorité thermique.

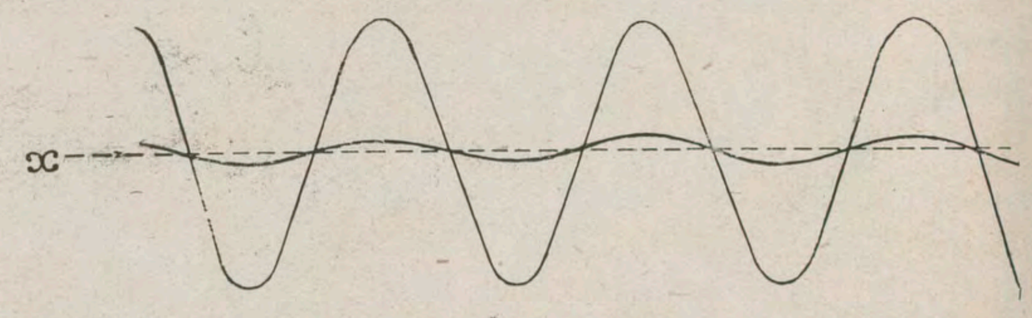


Fig. 3.

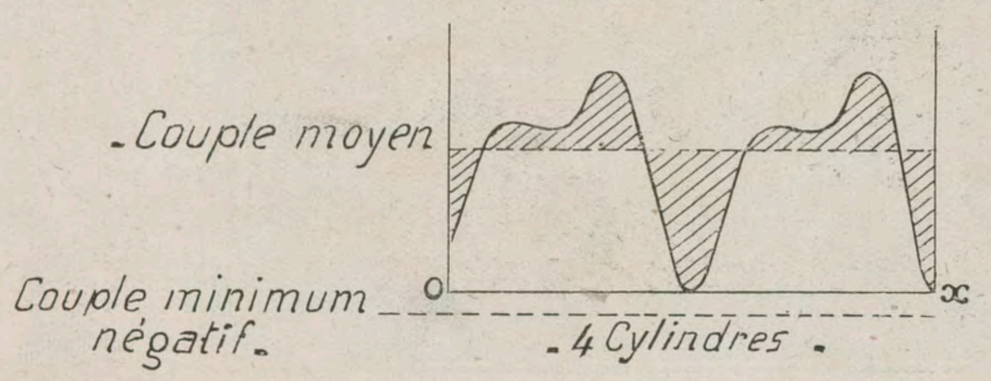


Fig. 4.

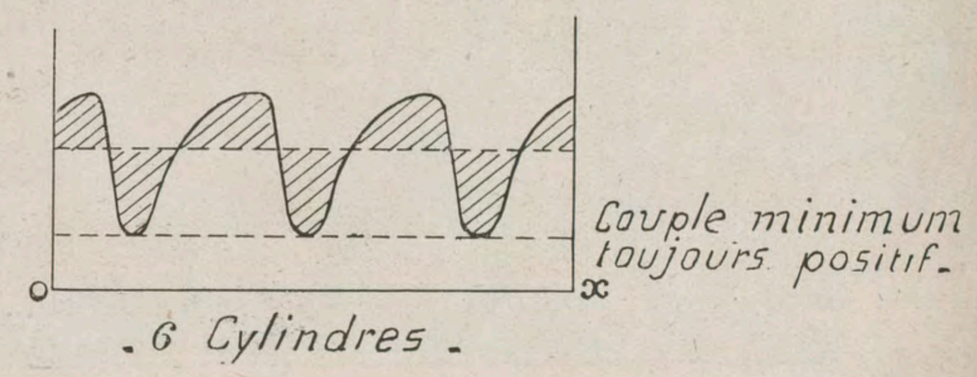


Fig 5.

MOTEURS A 6 CYLINDRES DU SALON DE 1907

MARQUES	Puissance en chx calculée par la formule Faroux	MOTEURS — DIMENSIONS	MOTEURS — DISPOSITION DES SOUPAPES	MOTEURS — ALLUMAGE	MOTEURS — DISPOSITION DES CYLINDRES	CHASSIS — EMBRAYAGE	CHASSIS — CHANGEMENT DE VITESSES	CHASSIS — TRANSMISSION	CHASSIS — FREINS	OBSERVATIONS
Beatrix	46	100 × 110	de chaque côté							
	58	105 × 130	ressorts travaillant à l'extension.	H. T. 1.5.3.6.2.4	un seul bloc.	Disques	2 bal., 3 vit.	Cardan	2 freins sur les roues	Roulements à billes dans le moteur (7 paliers).
Belgica	91	125 × 140	de chaque côté	H. T. 1.6.3.5.4.2 (?)	2 par 2.	Plateaux	3 bal., 4 vit.	Chaînes	2 freins	Double allum. rupteurs et bougies.
Berliet	54	100 × 140	de chaque côté	B. T.						
	84	120 × 140		H. T. (admet 6 combinaisons possibles.	2 par 2.	Lames	3 bal., 4 vit.	Chaînes	2 freins	2 vitesses en prise directe.
Bollée	59	106 × 130	de chaque côté	H. T. 1.4.2.6.5.3	2 par 2.	Cône cuir, monté sur rotule	2 bal , 4 vit.	Chaînes	2 freins	Freinage par le moteur, en ouvrant les robinets de décompression. Carburat. à 2 gicleurs.
	96	125 × 150	(queues enfermées							
	105	130 × 150	dans un carter)							
Brasier	38	90 × 120								
	68	112 × 130	du même côté	B. T. 1.5.3.6.2.4	2 par 2.	Cône cuir avec verrouillage	2 bal., 3 vit.	Cardan	2 freins	Carbur. t. à circulat. d'eau. Rt thermo-siphon.
Busson-Bazelaire	27	80 × 110		H. T. 1.5.3.6.2.4						
	49	100 × 120								
Darracq	78	120 × 120	du même côté	H. T. 1.3.5.6.4.2	2 par 2.	Cône cuir	3 bal., 4 vit.	Cardan	2 freins	Double allum. à H. T.
Delaunay-Bellevil.	32	85 × 120	du même côté							
	72	115 × 130		H. T. 1.2.4.6.5.3	3 par 3.	Cône cuir	1 bal., 4 vit.	Chaînes	2 freins	Boîte de vitesse déportée à droite du châssis.
Fiat	65	110 × 130	de chaque côté							
	96	125 × 150	de chaque côté	H. T.	2 par 2.	Plateaux	3 bal., 4 vit	Cardan	3 freins	Carburateur Krebs.
Florentia	54	100 × 140	de chaque côté	H. T. 1.4.2.5.3.6	2 par 2.					
Georges Richard	32	86 × 130		H. T. 1 3.5.6.4.2	3 par 3	(Moteur seul)				
Germain	80	120 × 130		H. T.		Disques	3 bal . 4 vit	Cardan	2 freins	Double allum. par bougies.
Gladiator	45	95 × 130	de chaque côté			Plateaux	3 bal., 4 vit.	Cardan	2 freins	
	72	115 × 130		H T.	séparés	Plateaux	2 bal., 4 vit.	Cardan	2 fr par 3 command	
Gobron-Brillé	85	112 × 200		H. T. 1 5.4.6 2.3						
Hispano-Suiza	49	100 × 120	de chaque côté						2 fr. 3 commandes	Freinage par le moteur. Le pont arrière est réuni au châssis par 2 bielles articulées.
	100	130 × 140		H. T.	2 par 2.	Cône	3 bal., 4 vit.	Cardan		
Hotchkiss	84	120 × 140	de chaque côté	H. T. 1.5.3.6.2.4	2 par 2.	Plateaux	3 bal., 4 vit	Chaînes	2 freins	
Itala	100	130 × 140	de chaque côté							
	120	140 × 140			2 par 2.	Lames	4 vitesses.	Chaînes	2 freins	
La Buire	40	92 × 120		B. T. 1.2.3.6.5.4						
	53	102 × 130	de chaque côté							
	84	120 × 140		H. T. 1.5.3.6.2.4	3 par 3.	Métallique	3 bal , 4 vit.	Chaînes	2 freins	
Lorraine-Diétrich	28	80 × 120	de chaque côté							
	105	130 × 150		H. T.						
Mercédès	84	120 × 140			2 par 2.					
	88	120 × 150		H. T. 1.2.4.6.5.3						
Minerva	56	105 × 120		H. T. 1.5.3.6.2.4	2 par 2.	ruban sur tambour	3 bal , 4 vit.	Chaînes	3 freins	Double allumage par magnéto et accus. Carburat. à double gicleur.
Mors	77	114 × 150	de chaque côté	H. T. 1.3.6.2.4.5	2 par 2.					
				B. T.						
Panhard-Levassor	110	135 × 140		H. T.		Lames	3 bal., 4 vit.	Chaînes	3 freins	Double allumage H. T. accus. et magnéto.
Peugeot	100	130 × 140	de chaque côté	B. T.		Métallique	3 bal.. 4 vit	Cardan		
Pickart-Pictet	49	100 × 120	soup. chaque côté	H. T. double bougie.		Cône cuir	3 bal., 4 vit.	Cardan	2 freins	
Porthos			de chaque côté	1.5.3.6.2.4	2 par					
Renault	84	120 × 140	du même côté	H. T.	séparés	Cône cuir	1 bal , 4 vit.	Cardan	2 freins	
	52	104 × 140	de chaque côté	H. T. 1.5.3.6.2.4		Segments extensibles	2 bal., 4 vit	Chaînes	sur le même arbre	
Rochet-Schneider	90	120 × 160	de chaque côté	H. T. 1.3.5.6.4 2	2 par 2.					
	58	110 × 110	(automatiques pour	B. T. 1.3.5.6.4.2	2 par 2.	Cône cuir	3 bal., 4 vit.	Chaînes	2 freins	
Rossel	72	120 × 110	le type du Salon).	B. T.						
	110	135 × 140		H. T. Accumulateurs.	2 par 2.	Segments	3 bal. 3 vit.	Cardan	2 freins	
G. Roy	7	110 × 150	du même côté	avance réglable.		Cône métallique dans l'huile	2 bal., 3 vit. coulisse dans le levier.	Cardan	2 freins	Mise en marche autom. à air comprimé.
San Giorgo (Napier)		100 × 100	du même côté	H. T.	séparés					
S. C. A. R.	51	100 × 130		H. T. 1.5.3.6.2.4						
Six-cylind. Bréguet	51	100 × 130		B. T. 1.5.3.6.2.4	2 par 2.	Métallique				Rt par thermo-siphon.
	80	120 × 130		upt. comm. par came	2 par 2.	Cône cuir	3 bal., 4 vit.	Cardan	3 freins	Les 2 balad. sont commandés par un levier fixe dans le sens latéral.
S P. A	104	130 × 145		à axe vertical.	2 par 2.					
Vinot-Deguingand.	72	115 × 130	de chaque côté	H. T.						
Ours			de chaque côté	H. T.	3 par 3.	Métall. à disques coniques	2 bal , 4 vit.	double cardan	3 freins	Le moteur est formé de 2 moteurs à 3 cyl accolés. Refroid. par thermo-siph.
Sultan (Martin-Lethimonnier)	24	75 × 110	du même côté	H. T.	2 par 2.	(Moteur seul)	1 bal., 4 vit.	Chaînes	2 freins	

Parmi tant de points controversés, il en est un sur lequel on ne peut faire autrement que tomber d'accord : nous voulons parler des trépidations. Les trépidations d'une voiture sont dues à la fois au moteur et à la route. Les dernières, absorbées par les pneus et les ressorts, sont à peu près négligeables.

Il n'en est pas de même des autres. Elles sont causées par les discontinuités dans l'effort moteur, le mauvais équilibrage, etc.

Empruntons à un article de M. Lacoin, dans *Omnia*, les deux figures ci-contre : le second groupe représente les efforts moteurs comparés d'un quatre cylindres et d'un six cylindres (*fig. 4 et 5*).

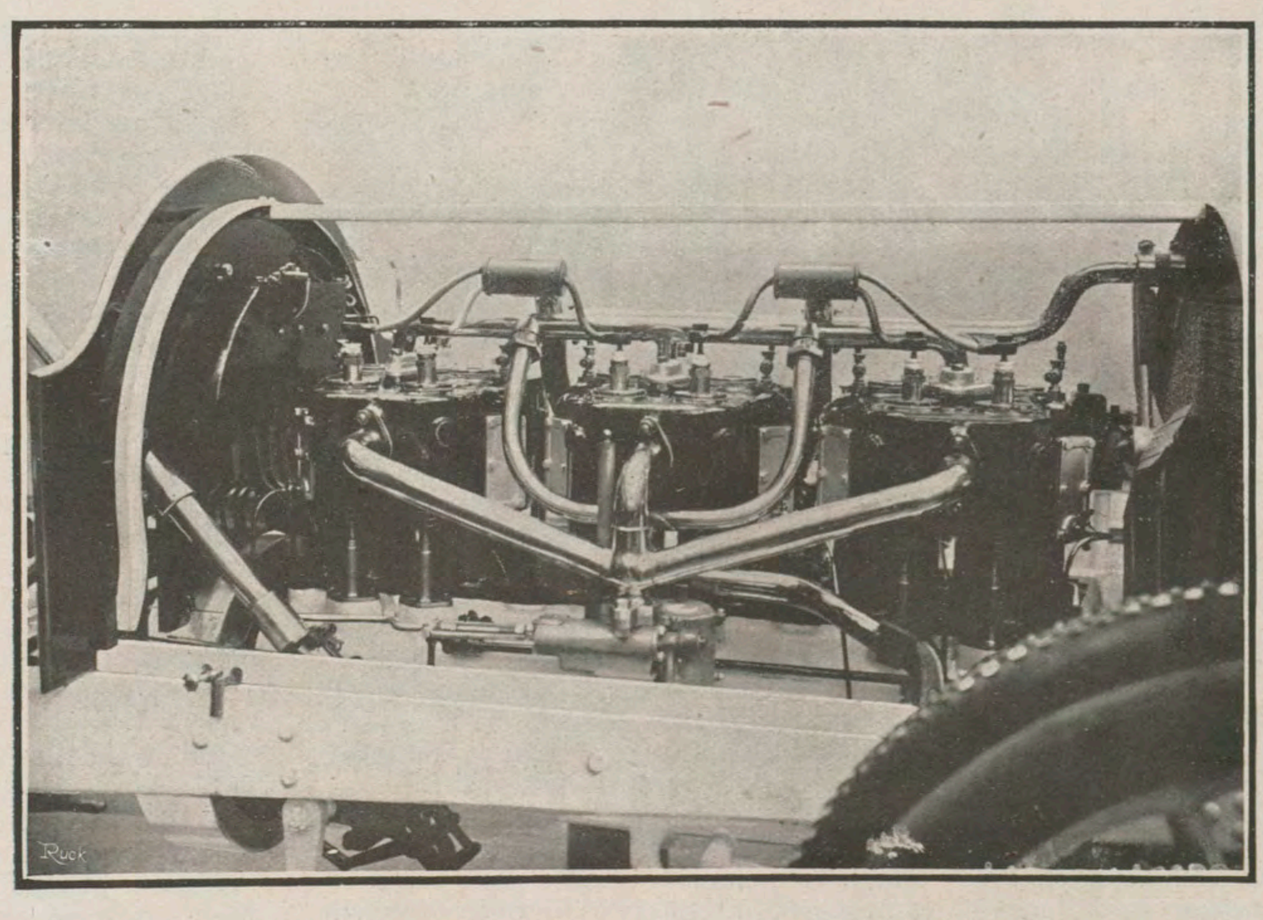
La ligne pointillée représente le couple moteur moyen. Les parties hachurées représentent donc les excès des travaux moteurs (excès positifs ou négatifs) sur le travail moteur moyen. On remarquera notamment que, pendant un temps très court, il est vrai, c'est la voiture qui pousse le moteur, dans un quatre cylindres (partie de courbe au-dessous de l'axe o x), tandis que le couple qui agit sur le vilbrequin du six cylindres est toujours moteur.

On peut donc s'expliquer facilement la différence de trépidations mise en évidence dans la figure précédente : les ordonnées (très exagérées) représentent l'amplitude des oscillations, dans des moteurs désaxés (*fig. 3*).

D'après M. Lacoin, l'amplitude maxima serait 0 mm. 3 pour le quatre cylindres et 0 mm. 01 seulement pour le six cylindres.

La comparaison de ces courbes en dit long sur la bonne conservation des châssis et des pneus dans les deux voitures que nous mettons en parallèle.

(*A suivre.*) H. PETIT.



Type de moteur à 6 cylindres, groupés par deux.

Le moteur de la Société Hotchkiss a 120/140 et donne 84 chevaux. Les soupapes sont disposées de chaque côté, l'allumage est à haute tension.

VINGT ANS DE LUTTE[1]

Par Paul PONS

Paul Pons racontait dans les premiers feuillets de ses mémoires sa jeunesse depuis l'époque où il servait la messe dans la petite église de Sorgues, son pays natal, jusqu'à son entrée en apprentissage chez le forgeron du village. Il rappelait ses déboires au début avec son compagnon d'atelier qui le haïssait, sa transformation subite du jour où il fut seul à la forge. Sa mère, après avoir amassé sou par sou le prix d'un vêtement qu'elle veut offrir à son fils, part à Avignon, en secret, pour faire l'achat de ce costume.

* * *

Ma mère se rappelait vaguement, bien vaguement s'être arrêtée, lors d'un premier voyage à Avignon, devant la boutique d'un confectionneur dont l'étalage lui avait paru merveilleux.

Comme elle s'informait de la rue où il se trouvait, elle apprit avec désillusion que la maison n'existait plus, mais comme on lui en indiquait une nouvelle qui valait mieux encore que l'ancienne, elle se sentit plus rassurée, et elle s'y précipita.

« C'est très bien ici », pensa-t-elle, tandis qu'un petit commis approchait à son intention la seule chaise que l'on vit dans le magasin.

Puis, s'étant assise : « Je voudrais, dit-elle, un costume pour un garçon de 14 ans. Je lui taillais jusqu'à présent ses pantalons dans les vieilles culottes de son père, mais c'est un homme aujourd'hui, il faut qu'il ait ses choses à lui. »

« Vous avez les mesures ? » demanda le commis. La pauvre femme n'avait oublié que cela ! Elle fit signe que non.

« A quelques centimètres près c'est sans importance, expliqua le vendeur, nous avons ici toutes les tailles et des modèles qui se prêtent beaucoup. Voici quelque chose pour garçonnet, qui fera beaucoup d'usage et est très élégant. C'est ce qui se porte énormément à Paris en ce moment. » Et il étala sur une table un petit costume étriqué que ma mère regarda avec effarement.

« C'est ça », dit-elle au petit jeune homme, qui lui faisait l'article. « Mais jamais il ne pourra entrer là dedans. Songez donc, il est d'un tiers plus grand que vous. Son père lui arrive tout juste un peu plus haut que l'épaule. Il a... il a... je ne sais pas combien ! »

« Oh ! alors, nous n'avons rien pour lui, murmura le vendeur dont l'imagination conçut un client exceptionnel avec lequel il ne devait pas y avoir de vente possible. Il faudrait aller à Lyon ou mieux à Paris pour trouver ce qu'il lui faut, à moins de le faire faire sur mesure. »

Maman resta muette, atterrée. Toutes ses espérances fondaient comme se dilue un bonhomme de neige sous les rayons du soleil.

Elle se voyait, rentrant à Sorgues, les mains vides ; tout l'effet qu'elle préparait s'anéantissait d'un seul coup ! Et ses maigres économies, si laborieusement amassées, allaient devenir sans usage.

Abîmée dans ses réflexions, ma mère demeurait silencieuse lorsque le vendeur de la maison de confections hasarda timidement : « Peut-être, Madame, pourrions-nous trouver quelque chose dans la plus grande taille d'homme ? » Et comme un geste évasif et déconcerté répondait à sa question, il s'en alla atteindre un vêtement plié soigneusement sur un des rayons les plus hauts perchés du magasin.

On pourrait encore gagner quelques centimètres dans le rentré du pantalon. Si le veston est trop large, en avançant un peu les boutons, il sera facile de le faire aller. Vous pourrez juger vous-même de cela à l'essai.

Le complet ainsi proposé était taillé dans une étoffe marron foncé égayé d'un petit semis de points blancs ; elle parut à ma mère le dernier cri de l'élégance. Et comme le commis insistait une fois encore sur le peu qu'il y aurait à faire pour qu'il allât bien, elle n'en voulut point voir d'autre.

« Combien coûte-t-il ? » demanda-t-elle.

Le jeune homme jeta un coup d'œil sur l'étiquette : « Il est de 37 fr. 50, Madame ».

En retournant bien son vieux sac de cuir, ma mère n'y put trouver plus de 35 francs et 18 sous, et sur cette somme, encore fallait-il qu'elle payât son voyage de retour au conducteur de la patache.

« Je n'ai pas davantage, dit-elle, en étalant tout ce qu'elle possédait de monnaie. » Et elle pensa : « Je rentrerai à Sorgues à pied, mais j'y arriverai bien tard. »

La lutte ne fut pas sévère sur cette différence de prix.

Le petit commis traversa la rue vivement, et après avoir pris avis du confectionneur qui faisait un billard au Café du Commerce, il revint et s'appliqua à empaqueter le vêtement que ma mère avait hâte d'emporter pour être certaine qu'il était bien à elle. Elle n'avait plus un maravédis, la pauvre, mais résignée à tout, maintenant qu'elle avait ce qu'elle voulait, elle reprit d'un pas décidé le chemin de la maison.

Qui sait l'heure à laquelle la malheureuse serait rentrée, et dans quel état de fatigue ! si le coche, qui retournait à Sorgues, ne l'eût cueillie au passage.

« Je n'ai plus rien, avait-elle dit au conducteur en montrant son sac vide, j'ai tout laissé là-bas. »

Il la fit monter à côté de lui, et la déposa à l'endroit même où quelques heures auparavant il l'avait prise.

Ma mère reprit en passant sa voiture à bras, non sans l'avoir débarrassée des marchandises qu'elle contenait, afin de nous laisser croire, en rentrant, qu'elle avait bien accompli sa tournée ordinaire, et qu'elle regagnait la maison lorsqu'il ne lui restait plus rien à vendre.

Cette anecdote, elle nous la conta, au père et à moi, quelques jours plus tard en me donnant le fameux costume dont l'acquisition l'avait fait passer par tant de transes. Hélas ! son calvaire n'était pas fini. Ce malheureux vêtement qui n'était pas fait pour moi — ni pour un autre d'ailleurs — m'affubla de la façon la plus burlesque qui se puisse imaginer !

Mon père hasarda quelques critiques.
« Je le savais, répondit ma mère, j'étais prévenue, je sais ce qu'il y a à faire. »

Je nageais dans la ceinture du pantalon, mais les deux jambes ne m'en descendaient même pas à la cheville ! Quant au veston, c'était tout un monde ! Mes longs bras pendaient lamentablement au bas des manches exagérément courtes.

Mon père hasarda quelques critiques.

« Je le savais, répondit ma mère, j'étais prévenue, je sais ce qu'il y a à faire. »

Et la malheureuse entreprit de ses doigts inexperts des retouches savantes qui me valurent de porter par la suite le plus inexprimable des accoutrements !

Mais, cela était son œuvre, et elle veillait à sa conservation. Rien ne peut donner une idée du soin religieux qu'elle apportait, le dimanche, à plier le vêtement de ses rêves et à le ranger soigneusement dans un obscur placard, dont le rez-de-chaussée était occupé par la vaisselle du ménage.

Pauvres nippes ! dire qu'elles ont vu le début de ma carrière ! Et quel début !

III

Ce dimanche-là, il y avait à Vedène, petite localité proche de Sorgues, un concours de lutte organisé à l'occasion de la foire aux bestiaux. Comme cette manifestation coïncidait avec la Saint-Just, fête patronale du pays, on avait jugé, sans doute, qu'il fallait bien faire les choses, car le premier prix avait été porté à cent sous. Le second devait, si je m en souviens,

(1) Voir les numéros 476 et 477.

toucher 2 ou 3 francs. Quant aux autres, ils en étaient pour leur courte honte de se voir battus. La *Gazette d'Avignon* avait parlé de cette épreuve à deux reprises différentes et j'avais résolu, bien résolu, cette fois, d'y prendre part. D'ailleurs ma mère à qui je m'étais ouvert de mon projet, ne m'avait opposé qu'une faible résistance.

Près de deux ans s'étaient écoulés depuis le jour où, encore sous sa tutelle directe, je m'étais vu refuser l'autorisation d'aller concourir à l'Isle-sur-Sorgues. Au reste, je manifestais à présent quelques velléités d'indépendance que mon père encourageait doucement en disant : « Mais c'est un homme, ce n'est plus un enfant, laisse-lui donc un peu de liberté. »

J'avais, en effet, encore que j'atteignis à peine ma seizième année, toute la vigueur physique d'un homme fait. Le travail de la forge avait exercé mes muscles, et puis, la nature s'en mêlait ; bien qu'elle persistât énergiquement à me laisser maigre comme il n'était pas permis de l'être, elle m'avait donné des bras d'acier.

J'ai, par la suite, attribué cette qualité musculaire à ma très grande sobriété. Nous étions pauvres comme Job, à la maison. Notre table était réduite à la plus rigoureuse, mais à la plus hygiénique simplicité.

Le concours de lutte de Vedène m'apparaissait donc comme une distraction tout indiquée où je pouvais trouver à la fois une satisfaction d'amour-propre et — pourquoi ne pas l'avouer? — une pièce de cinq francs qui aurait été la bienvenue chez nous. Les gens de Sorgues se chargeaient, au reste, d'entretenir mes illusions : « Vas-y donc toi, grand Paul, tu les rouleras tous », m'avait dit le forgeron.

Au fond, j'en mourais d'envie, et il n'était point nécessaire que l'on m'y poussât.

Je partis, de grand matin, sous une pluie battante. J'avais revêtu le fameux costume que ma mère m'avait acheté à Avignon. Il n'était plus très neuf ; ma vieille mère en avait déjà rallongé deux fois le pantalon ; on n'aurait pas trouvé dans le bas trois millimètres de rentré. Mais, je n'avais pu depuis en acheter d'autre, car, boucler notre budget devenait un problème de plus en plus difficile.

Un large parapluie de cotonnade, qui n'avait plus de couleur avouable tant il avait été lavé par l'eau du ciel, me protégeait contre les avalanches qui s'abattaient, mais, lorsque j'arrivai à Vedène, j'étais tellement crotté qu'il me sembla que j'avais des leggins de boue.

Le concours avait lieu sur la grande place du village. Elle était d'ailleurs grande comme un mouchoir de poche, cette «grande place ». Un kiosque, affecté à des usages divers, s'y élevait au centre. C'est là, en raison du mauvais temps, qu'avait lieu le concours.

Pour donner à cette solennité athlétique un peu de panache, il avait été décidé que les concurrents, groupés à la mairie, se rendraient en cortège sur la place où les spectateurs assemblés les attendraient. En cortège ! Nous étions 17 ! L'unique clairon des pompiers nous précédait. Comme je dépassais tout le monde par ma haute taille, j'étais le point de mire des gens qui nous regardaient défiler.

« Oh ! celui-là, regarde donc, comme il est grand ! »

J'entendis bien vingt fois cette réflexion peu variée.

La pluie avait heureusement cessé. Le ciel bas et fuligineux du matin s'était dégagé, le soleil ne filtrait pas encore à travers les nuages, mais on l'attendait. Nous avancions, au pas, derrière le clairon qui tirait de son instrument des sons bizarres, hachés, saccadés, d'une cadence inégale, tantôt stridents, tantôt étouffés. Il paraissait inlassable, car nous étions déjà arrêtés depuis un instant sur la place, qu'il continuait de s'époumonner dans sa trompette.

L'arbitre qui avait été choisi pour diriger et juger le concours, était un petit vieux à lunettes, très vieux et légèrement voûté. Il avait été moniteur de gymnastique sous l'Empire, alors qu'il tenait garnison à Lyon. Cette circonstance l'avait certainement désigné pour remplir la fonction qu'il allait exercer.

Après avoir procédé à l'appel de nos noms, il nous plaça par rang de taille.

« Comment vous appelez-vous donc, mon ami » me dit-il en s'approchant.

« Paul Pons. »

« Eh bien ! Paul Pons, mettez-vous là le premier, je crois que c'est vous le plus grand, il n'y a pas d'erreur possible. »

Non, il n'y avait pas d'erreur possible. J'avais bien l'air interminable à côté de mes concurrents.

Tous ces préliminaires m'énervaient. Je ne définissais pas exactement l'impression de lenteur désagréable qu'ils me causaient, mais j'avais hâte que l'on commençât de suite, car à temporiser ainsi je sentais ma confiance en moi s'évaporer peu à peu. Je crois que ce jour-là fut un des très rares moments de ma vie où j'ai senti disparaître le calme qui m'a si souvent servi, si rarement abandonné.

On avait, en guise de tapis, étendu sur le sol une épaisse couche de paille, recouverte de deux bâches grossièrement cousues ensemble.

Ce tapis, je le piétinais, sans pouvoir tenir en place, tout en soupesant, d'un regard rapide, ceux avec qui j'allais être aux prises. Le petit vieux à lunettes s'approcha enfin de nous et s'adressant à la collectivité demanda :

« Y en a-t-il qui n'aient jamais lutté ? »

Je fis signe que j'étais de ceux-là ; deux jeunes gens déclarèrent aussi leur inexpérience.

Nous eussions mieux fait de ne rien dire,

Ce Ragaru, mon adversaire, était le gros roux que j'avais détaillé du regard.

car il nous fallut entendre une foultitude d'explications qui n'en finissaient pas sur ce que nous devions faire ou ne pas faire, et auxquelles nous ne comprîmes d'ailleurs rien. Je n'apportai, au reste, qu'une attention relative aux paroles de notre arbitre, car, à vrai dire, j'avais déjà vu des concours semblables à celui auquel je prenais part et je savais, théoriquement du moins, de quoi il retournait.

Et puis, j'étais distrait par ailleurs. J'observais du coin de l'œil un gros roux, taillé comme à coups de serpe, de qui le regard sournois se dissimulait sous un pli méchant des paupières. C'était un garçon qui pouvait bien avoir 23 ou 24 ans. Tout en lui respirait la force brutale, la force animale dans l'acception entière du terme. Il me sembla que de celui-là je devais me méfier plus que des autres.

Enfin, notre petit vieux se décida à mettre une fin à la période des conférences.

« Nous allons commencer, Monsieur le Maire », dit-il à un grand diable sec comme un coup de trique, et dont le facies complètement rasé était ridé telle la surface d'une pièce d'eau plissée sous un coup de vent.

Les spectateurs, pas très nombreux d'ailleurs, cernaient le kiosque où la grosse partie allait se jouer.

Nus jusqu'à la ceinture, nous défilions à la parade devant un public qui mesurait nos chances respectives à l'impression produite par la puissance de nos torses.

Je dois l'avouer, je ne fis pas sensation. Le gros roux que je guettais donna bien meilleure impression que moi et j'en éprouvais quelque dépit. Le prestige de la taille me valait quand même quelques partisans, mais enfin, j'étais loin de réunir la majorité des suffrages.

Comme je grelottais, je résolus de mettre mon veston, et cette particularité me fit désavantageusement apprécier, car les autres indifférents à l'humidité ambiante que les premiers rayons d'un soleil pâle n'avaient pu atténuer, plastronnaient superbement devant la galerie. Je devais évidemment passer pour un être bien inférieur et j'eus la sensation qu'il en était ainsi lorsque mon tour de lutter étant venu, le clairon des pompiers qui faisait fonction de speaker, appela :

« Prosper Ragaru contre Paul Pons. »

Il mit dans ce Paul Pons une inflexion de voix qui me parut trahir quelque chose de méprisant à mon égard. Et dans sa pensée, il devait certainement ajouter : « Toi, grande flèche, tu ne vas pas exister longtemps. »

O ironie du sort ! Ce Ragaru, mon premier adversaire, était le gros roux que j'avais détaillé du regard parce qu'il ne m'inspirait pas confiance.

On nous mit en présence. Ragaru n'avait pas quitté son sourire mauvais figé sur sa face un peu bestiale. Il n'était point de chez nous. Descendu du Nord, depuis tantôt un an, il s'occupait de droite et de gauche aux travaux de culture. Pour le moment, il travaillait aux olives dans le domaine des de Corballou. On le disait très fort et son apparence justifiait réellement cette opinion.

Au signal de l'arbitre, il avança sur moi lentement, les bras demi-allongés, le buste légèrement penché. Son allure avait quelque chose de rustre et de félin à la fois, et il avait certainement vu travailler les professionnels du tapis, car il semblait vouloir s'en assimiler la manière.

Je reculai lentement, cherchant à conserver ma distance pour parer à temps à toute surprise. J'avais adopté cette garde un peu primitive, que j'ai retrouvée par la suite chez les Turcs et qui consiste à étendre les deux bras en avant pour arrêter dès le début toute tentative de rentrée directe en ceinture.

Cette tactique défensive dura quelques minutes ; elle ne semblait pas plaire à mon adversaire.

A suivre. PAUL PONS

Illustrations de DE PARYS.

LE Xe SALON DE

L'EMBRASEMENT DU

L'Exposition décennale de l'Automobile, qui tient ses assises au Grand Palais et aux Invalides, a été inaugurée par le Président de la République, le 12 novembre. Jamais encore, autant que cette année, le Salon n'avait donné une impression d'industrie aussi forte. Les stands sont installés avec une recherche artistique qui attire l'œil des profanes, alors que les moteurs, les châssis, les nouvelles inventions retiennent le regard des connaisseurs. Les voitures exposées dépassent en perfection et en ingéniosité tout ce qui a été fait jusqu'ici, à l'étonnement du visiteur qui, chaque année, s'imagine qu'il sera

DU GRAND PALAIS

désormais impossible de faire mieux. Mais l'une des merveilles du Salon consiste dans l'éclat féerique des illuminations. On ne peut se faire une idée de l'aspect de la place de la Concorde, des Champs-Elysées jusqu'au Rond-Point de l'avenue Nicolas II, du pont Alexandre III, du Grand Palais et des Invalides dès qu'arrive la nuit. La lueur des multiples lampes électriques mêlée aux projections de la Tour Eiffel font croire qu'on assiste à l'apothéose d'une féerie dans le Palais des Lumières.

LES RÉUNIONS D'AUTEUIL

Par RENÉ RIONDET

Le Prix Montgomery s'est disputé au milieu du brouillard ✠ Cinéas s'abstient : explications du starter ✠ Le Prix Aguado ✠ ✠ ✠ ✠ ✠

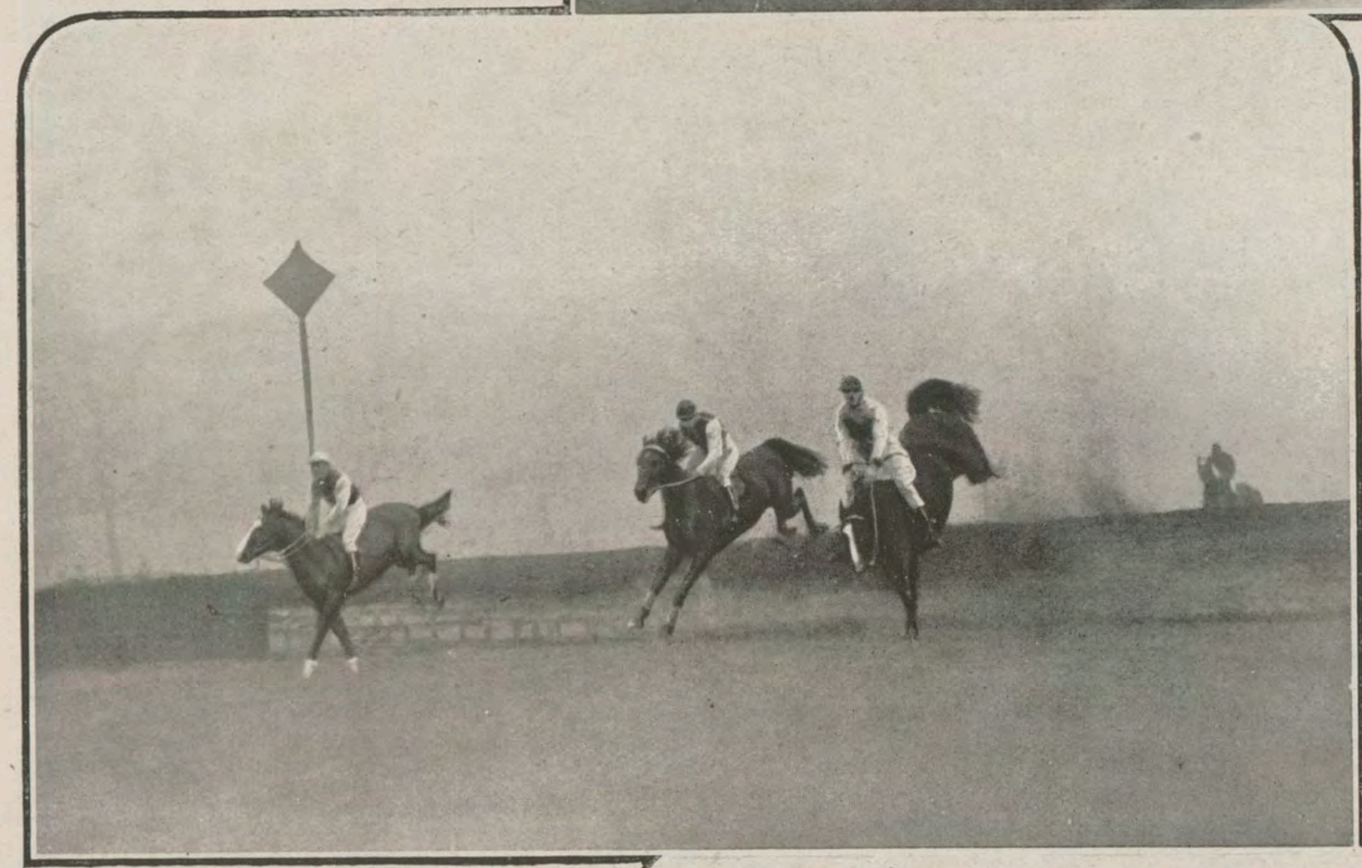
La saison tire à sa fin ; les hippodromes de plat ont fermé leurs portes et le champ de courses d'Auteuil a repris la série de ses beaux dimanches. Ce dernier qualificatif paraîtra probablement un peu exagéré à ceux qui assistèrent ou s'efforcèrent d'assister à la réunion du Prix Montgomery. Rarement brouillard plus épais s'abattit sur la butte Mortemart : c'était à peine si les spectateurs pouvaient distinguer le bout de leur nez ; aussi n'ont-ils guère vu de véritables courses, mais plutôt des lambeaux de courses, tout juste les rares instants pendant lesquels les concurrents émergeaient de la brume pour s'y replonger cent mètres plus loin. Dans ces conditions, le sport n'a malheureusement pas offert tout l'intérêt qu'il promettait. Le Prix Montgomery a été remporté très nettement par Royal Visiteur, qui confirma ainsi sa réelle qualité sur le grand parcours d'Auteuil. Nous devons nous réjouir d'avoir vu triompher l'un des meilleurs : il en est souvent autrement dans ces handicaps dont l'allocation exagérée, par un phénomène d'attraction irrésistible, tend à fausser les résultats de la plupart des courses disputées pendant la quinzaine précédente.

Un léger incident a marqué le départ de cette épreuve : l'un des concurrents, Cinéas, est resté au poteau. Je croyais tout simplement que, perdu dans la brume, il avait été oublié par mégarde, et, ma foi, je trouvais cela très excusable, en un pareil jour. Il paraît qu'il n'en était rien ; le starter a pris la peine de nous expliquer, dans un communiqué à la presse, que s'il l'a laissé au poteau, c'était afin d'écourter la réunion. C'est un procédé qu'à tous les points de vue il vaut mieux réserver pour les journées de brouillard. Je note en passant la nouvelle mode que ce communiqué semble vouloir introduire dans les milieux sportifs ; si elle se généralise, j'ai bien peur qu'elle ne nous fasse regretter le temps où, plus confiants dans l'autorité dont ils sont une émanation, les délégués des commissaires se contentaient d'accomplir strictement leur mission, sans s'attarder en de vaines polémiques.

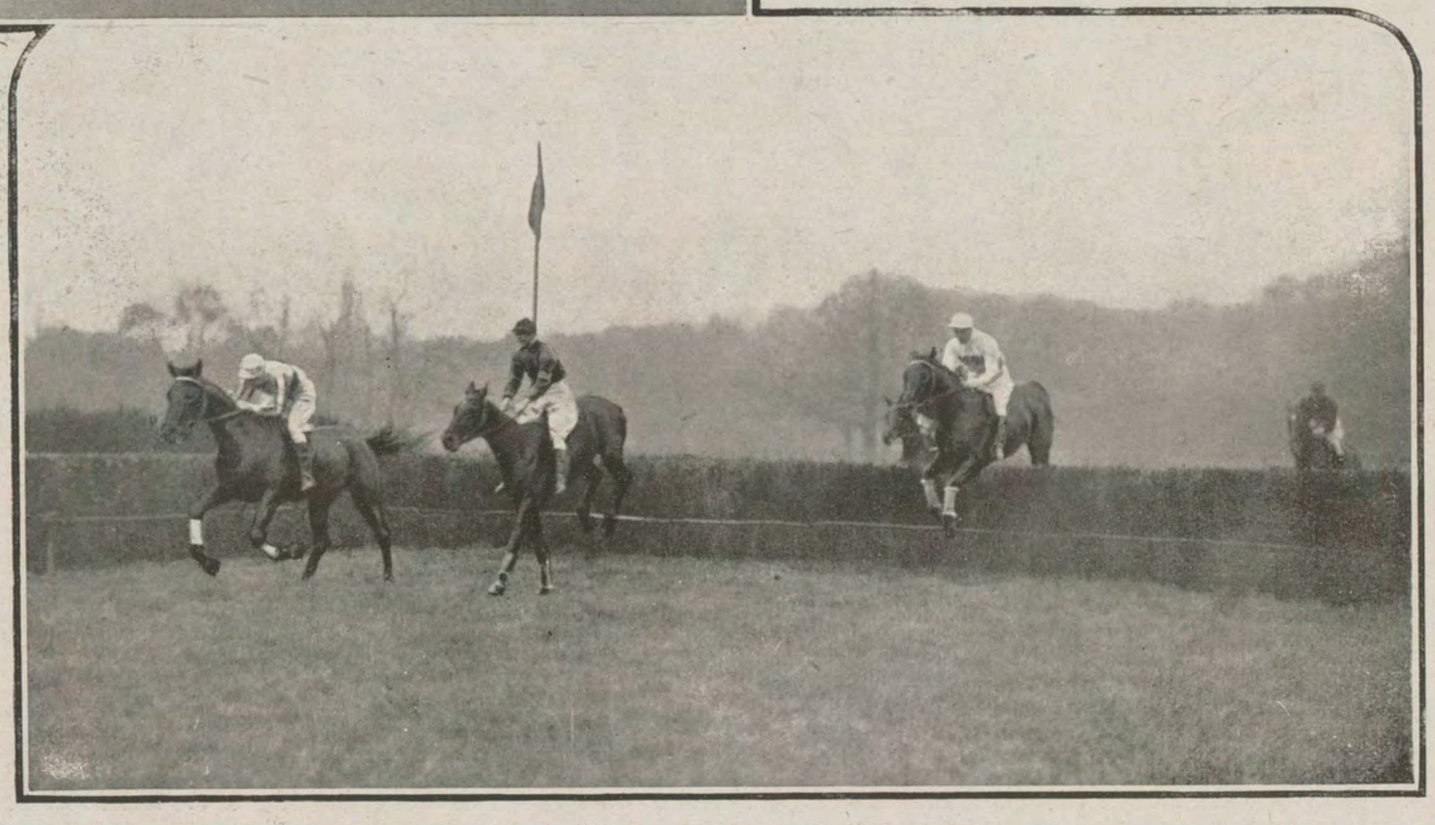
Dans le Prix Aguado, l'invincibilité de Clouet reçut un nouveau coup, et Hayashi triompha plaisamment d'un lot sans doute bien médiocre. Je tiens à mentionner la mise à pied infligée à Parfrement par les Commissaires de la Sportive, car cette mesure donne complète satisfaction aux conclusions de mon récent article sur la ligne droite d'Auteuil.

RENÉ RIONDET.

Le Prix du Trocadéro (steeple, 3 100 mètres).
Courue par un brouillard intense, cette épreuve est revenue à Pimlico, à M. A. Veil-Picard (G. Parfrement), devant le Trébuchet.

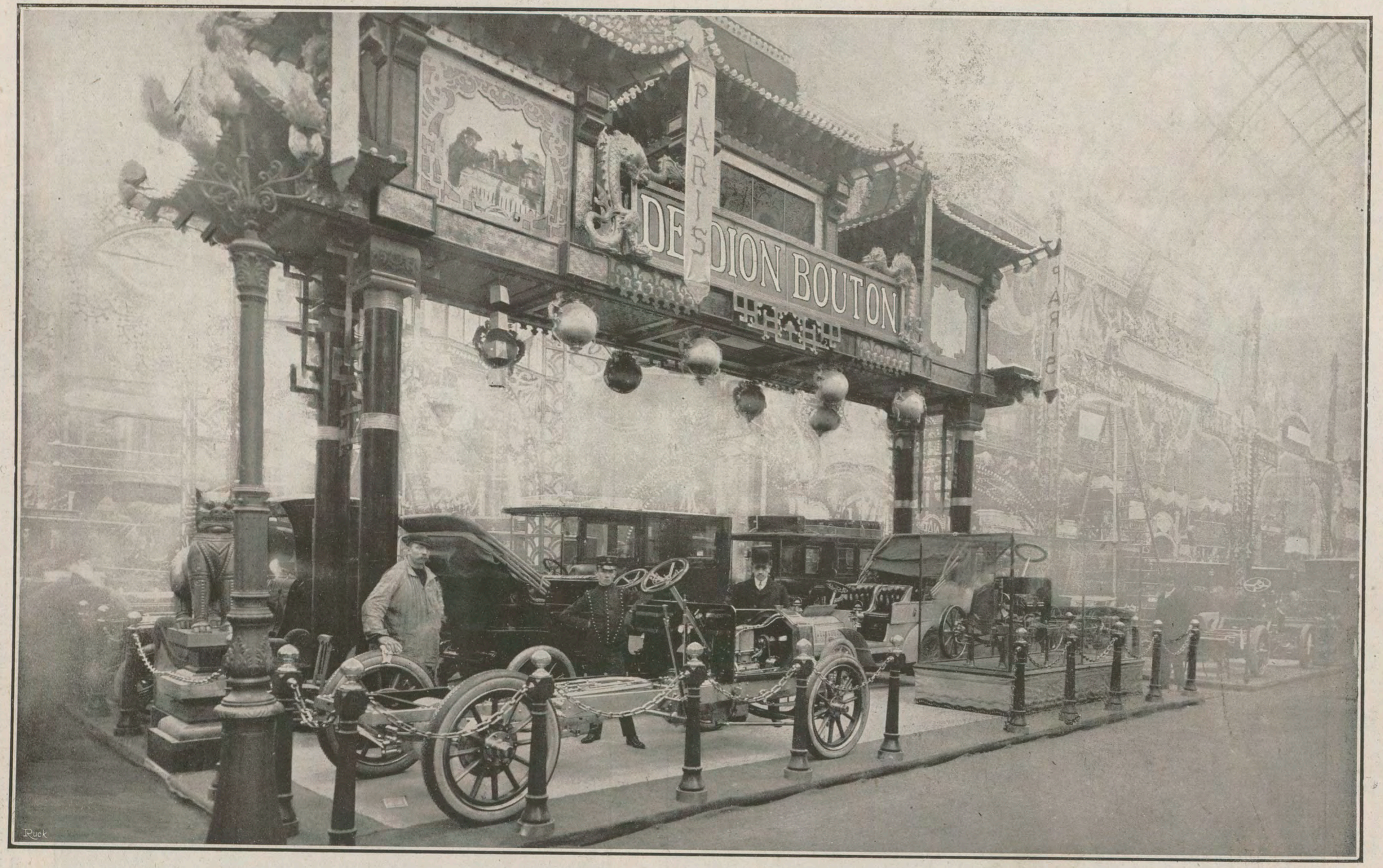


Le Prix Montgomery (steeple, 5.500 m.).
Royal Visiteur, à Mme Clémence Procureur (Piggott), triomphait de Quasimodo, par une longueur et demie.



Le Prix de Vincennes (haies, 4.000 mètres).
Antinoüs, à M. de Mumm (Alec Carter), passait premier dans les tournants, devant Le Connétable II et Moët II. Dans la ligne droite, Medwin se rapprochait, mais succombait de deux longueurs, derrière Antinoüs et devant Moët II.

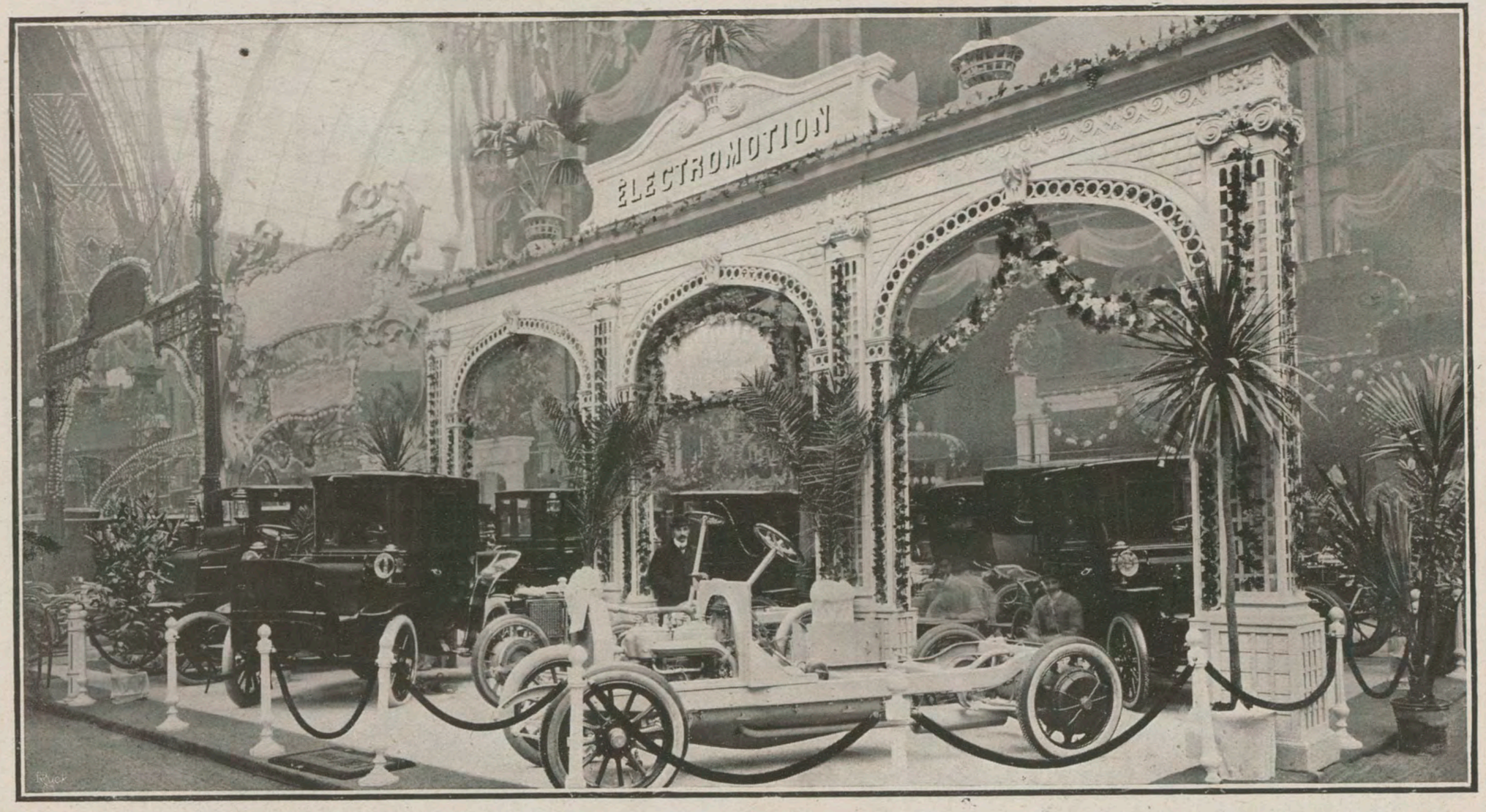
DE DION-BOUTON



STAND 90 (Grande nef)

Le stand de notre grande marque de Dion-Bouton est toujours intéressant; il l'est cette année de façon particulière. Un vrai chef-d'œuvre de travail mécanique y est exposé: c'est, en grandeur naturelle, une 12 chevaux 4 cylindres de Dion, dont tout le fonctionnement intérieur a été rendu visible au moyen de coupes faites dans chacun des organes. Un moteur électrique actionnant le moteur à essence permet de se rendre compte des différentes transformations d'énergie opérées dans la voiture. Un châssis poli 30 chevaux et différentes voitures carrossées de 8, 12, 18 et 30 chevaux sont encore visibles au stand de Dion, la plupart sur pneus Continental. *Ce stand est l'un des plus remarqués du Salon, non-seulement à cause de la vogue de la marque, mais aussi à cause de son architecture artistique, représentant une des portes de Pékin, sous laquelle ont passé les hardis conducteurs des de Dion-Bouton: Cormier et Collignon.*

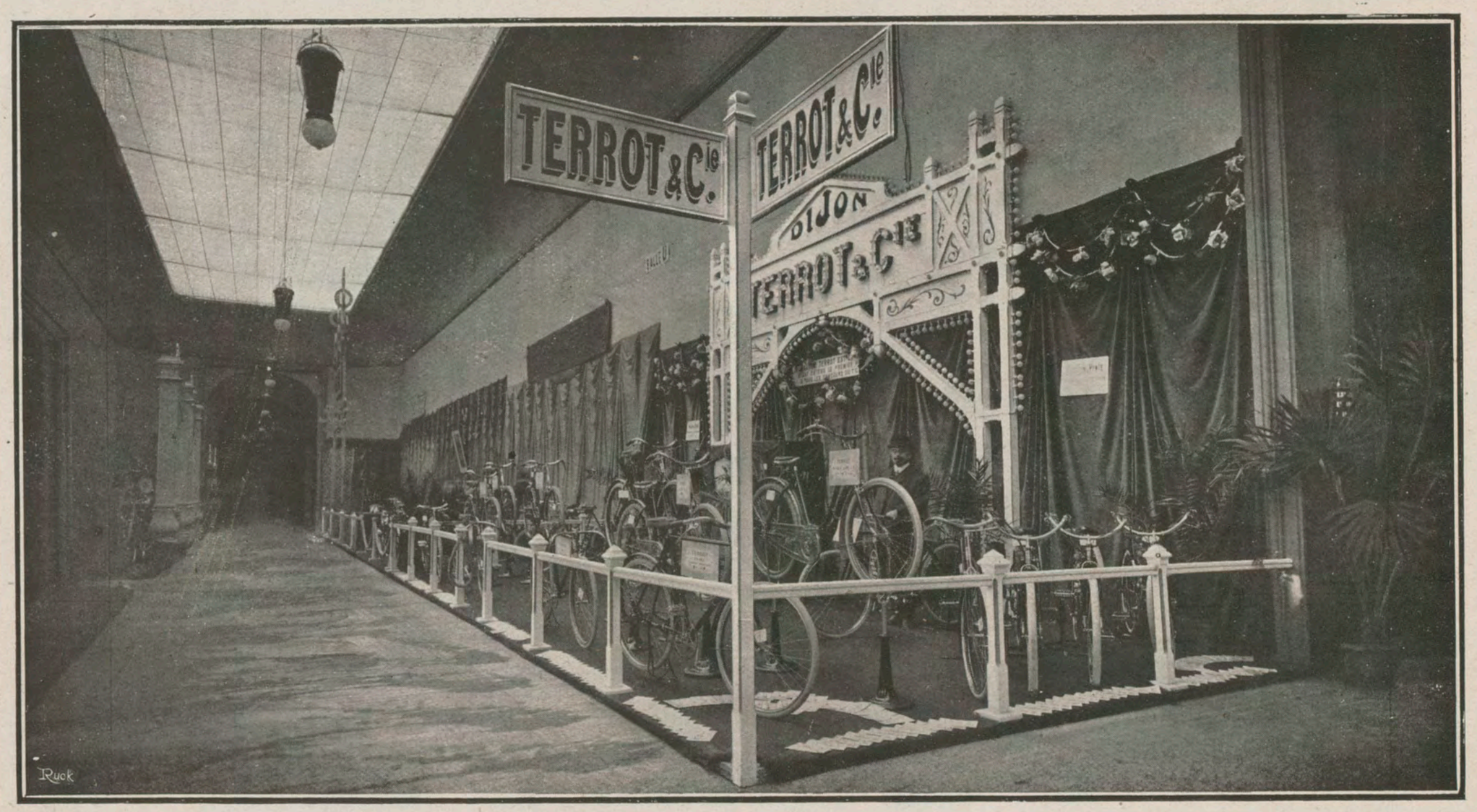
ELECTROMOTION



STAND 82 (Grande nef).

La transmission de la puissance dérivée par le moteur à essence aux roues se fait sans pignon, sans chaîne, sans engrenage. Une dynamo et deux réceptrices placées dans les roues arrière, tel est le mécanisme de transmission. Il permet une marche très souple et procure une accélération de vitesse progressive. Trois landaulets trois quarts à accumulateur font admirer les lignes de la silencieuse voiture de ville à moteur électrique.

TERROT ET Cie



STAND 5. — SALLE U (Premier étage).

Terrot n'expose que de pures merveilles. Son modèle à trois et six vitesses directes fait sensation, parce qu'on se rend compte que la fatigue ne peut exister avec cette reine de la côte. On peut changer de vitesse sans lâcher le guidon. La lévocyclette Terrot à 10 vitesses, variant de 2 m. 40 à 7 m. 40, bat tous les records en permettant, sans entraînement, d'accomplir les prouesses des routiers du Tour de France.

Les trois Stands Michelin

SALLE Z. — STAND 6 (Premier étage)
Dans ce stand est exposé le gonfleur Michelin, et le public se rend très bien compte du dispositif.

GALERIE DU BALCON. — STAND 30 (Premier étage).
La bouteille d'air, dite obus Michelin, que tous les automobilistes apprécient à sa si juste valeur, attire tous les regards, ainsi que le contrôleur de pression, les leviers, valves et autres accessoires des pneumatiques.

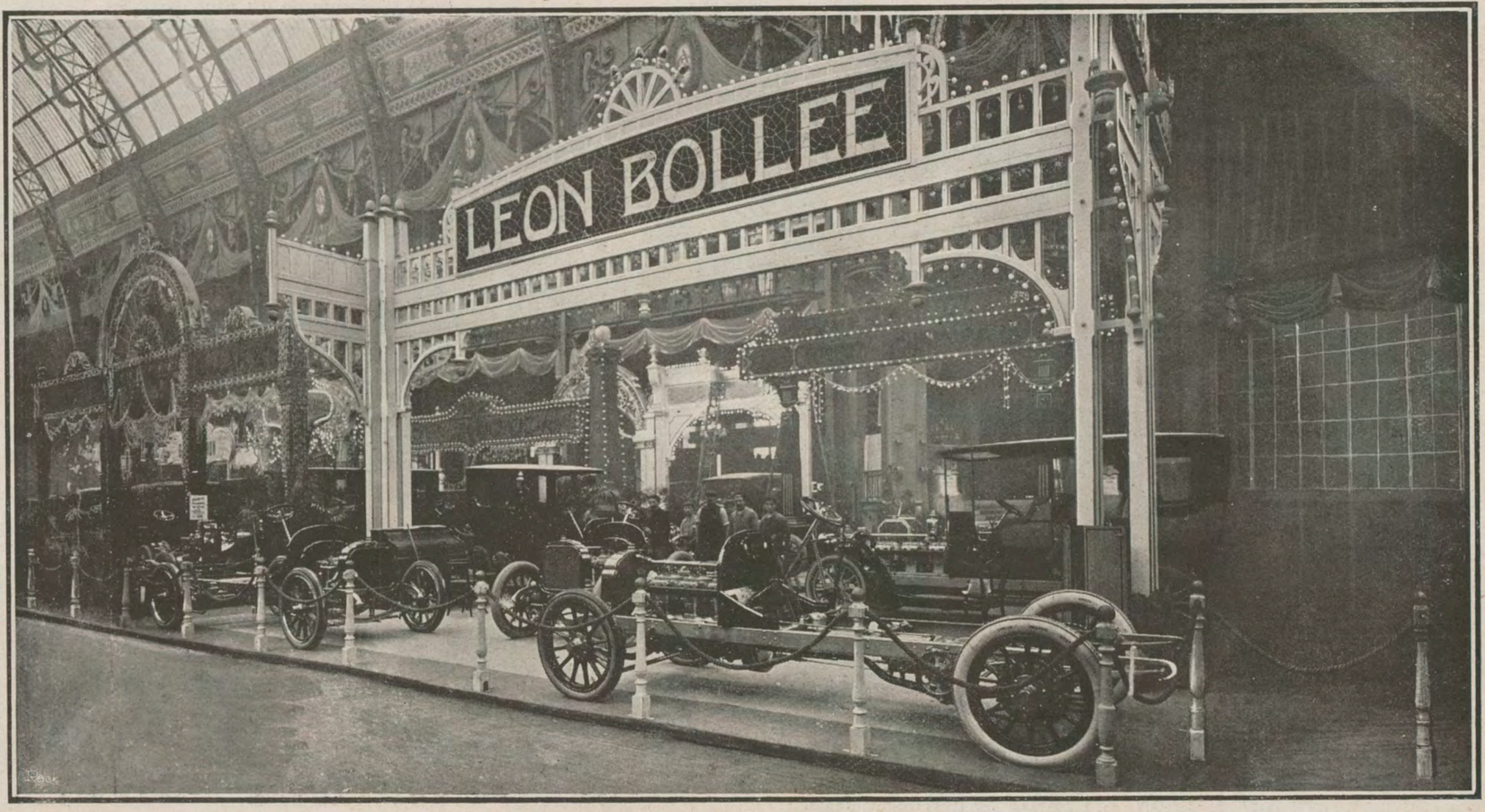
POURTOUR DES RAMPES. — STAND 1.
Le majestueux et copurchic Bibendum adresse ses plus gracieux sourires à la foule qui vient admirer les dernières nouveautés de la maison Michelin pour les pneumatiques de voitures, motocycles et cycles.

GOBRON-BRILLIÉ

STAND 88 (Grande nef).

La maison Gobron-Brillié est restée fidèle à son dispositif de deux pistons opposés dans le même cylindre. Un très ingénieux appareil de démonstration où la paroi des cylindres est en verre permet de s'expliquer leur fonctionnement. Le public admire ce système, ainsi que les châssis robustes qui sont exposés. La plupart sur pneus Continental.

LEON BOLLÉE



STAND 46 (Grande nef).

Trois châssis sont exposés au stand Bollée. On y trouve une 24-30 chevaux avec nouveau dispositif empêchant l'excès d'huile; le carburateur à deux gicleurs donne au moteur une merveilleuse souplesse. Deux six-cylindres, l'une de 30-45 chevaux, l'autre de 75 chevaux montrant le fini d'exécution de ces voitures. Magnéto Simms-Bosch. *La plupart sur pneus* Continental.

SIZAIRE ET NAUDIN

STAND 4 (Grande nef).

Les vainqueurs de la Coupe des Voiturettes possédent l'un des stands les plus entourés. A côté de la voiture de Naudin qui dépassa le 80 à l'heure à Rambouillet, est un châssis poli, dans lequel on a sectionné le pont arrière; on peut ainsi se rendre compte de la simplicité du changement de vitesse. Tout le monde admire le stand de Sizaire et Naudin qui nous ont donné la bonne voiture vite et économique. La plupart sur pneus Continental.

STANDARD

STAND 122 (Grande nef).

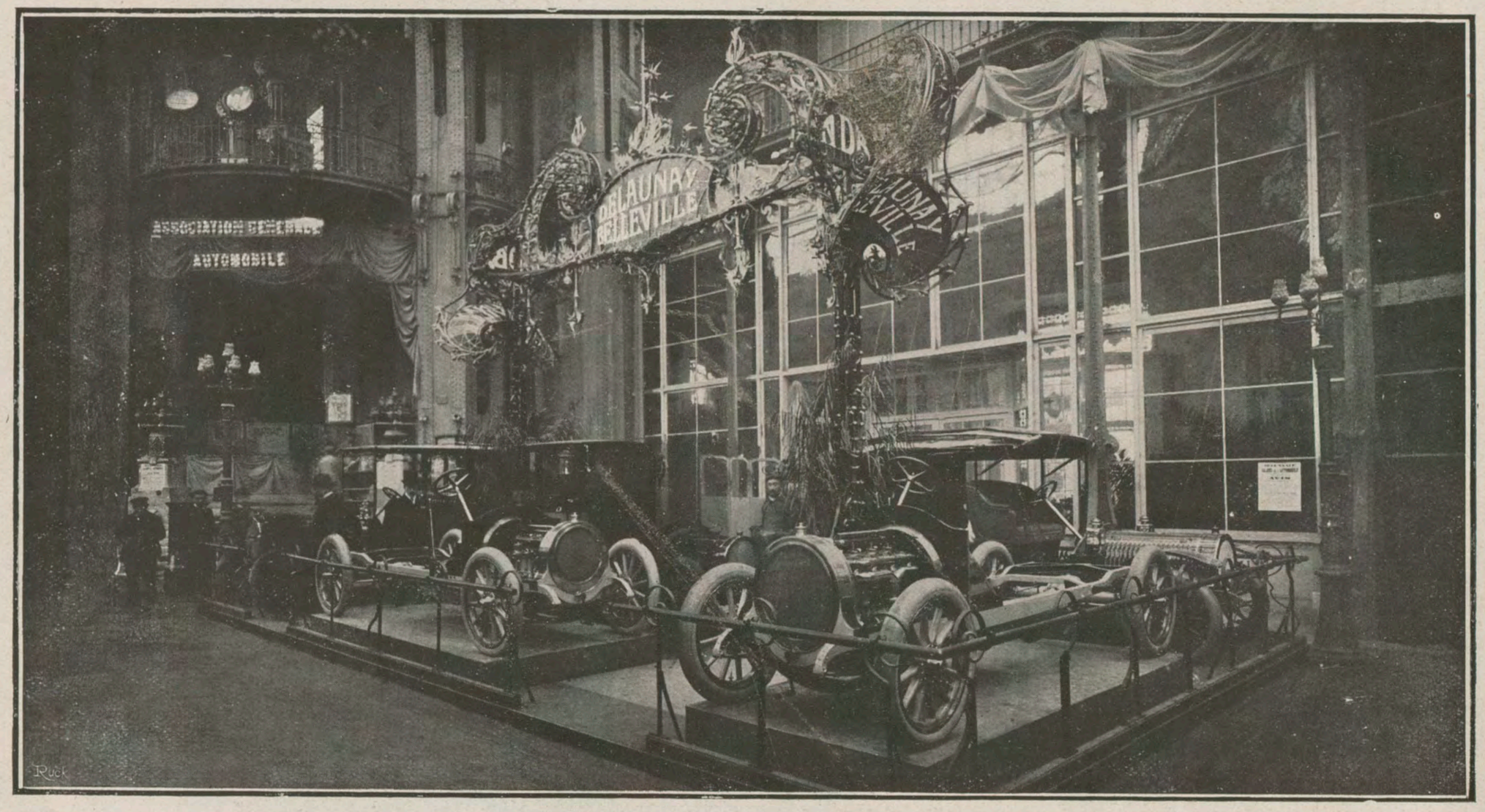
Un joli quatre-cylindres est exposé au stand Standard, *qui nous montre une coupe de son intéressant pont arrière avec dispositif permettant le carrossage des roues. Toutes les parties du moteur sont très accessibles. Le changement est à deux baladeurs, quatre vitesses. Une voiture carrossée permet de se rendre compte des lignes de la voiture en ordre de marche. La plupart sur pneumatiques* Continental.

DELAHAYE

STAND 48 (Grande nef).

Le nouveau quatre-cylindres 12-16 chevaux Delahaye est l'un des plus intéressants quatre-cylindres de faible alésage visibles au Salon. Les quatre cylindres sont fondus d'un seul bloc. Le tuyau d'échappement fait corps avec le moteur, qui n'a qu'un arbre à cames et qui est allumé par magnéto à bougies. Dispositif très ingénieux et très simple de réglage de freins. Deux baladeurs et transmission par cardan. La plupart sur pneus Continental.

DELAUNAY-BELLEVILLE



STAND 2 (Grande nef).

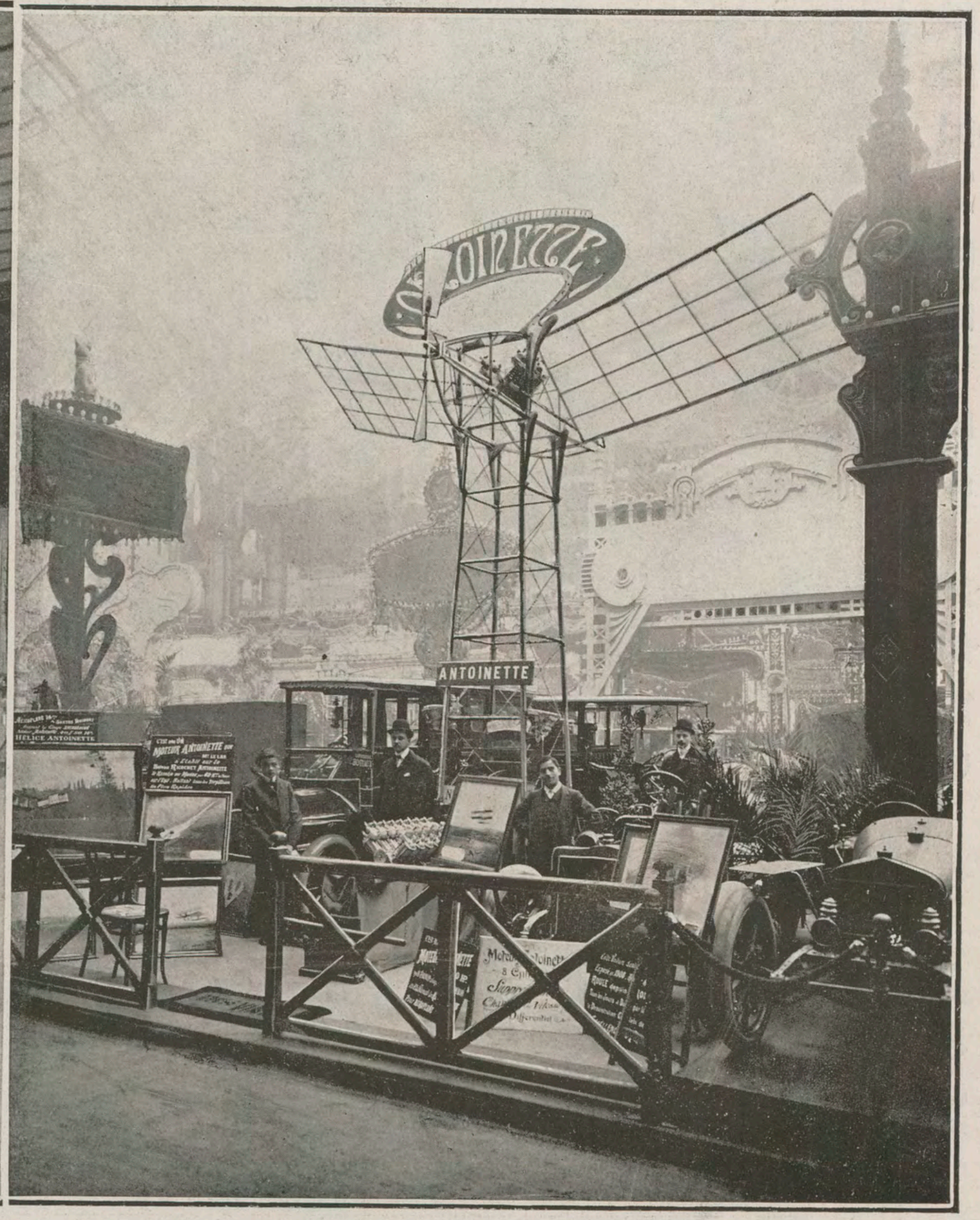
La grande marque dyonisienne expose deux châssis, dont l'un, le six-cylindres 15 chevaux, est parmi les plus caractéristiques des nouvelles tendances. Il est formé de deux groupes de trois cylindres ; allumage par bougies, carburateur à soupapes automatiques, double baladeur, transmission à cardan. Les quatre cylindres ont les mêmes caractéristiques, de même que les six cylindres 40 chevaux. La plupart sur pneus Continental.

MUTEL

STAND 5 (Pourtour du grand escalier)

Une longue rangée de moteurs : ce sont les nouveaux types, frères cadets de ceux qui remportèrent de brillantes victoires à Monaco, lorsqu'ils actionnaient les fameux Nautilus. *Très simples, tous les organes accessibles, une tuyauterie facilement démontable, ils révèlent une conception ingénieuse et une exécution pratique parfaite. Ils donnent un fort rendement, tout en consommant peu d'essence.*

ANTOINETTE



STAND 30 (Grande nef).

La Société Antoinette expose les fameux moteurs qui furent les premiers à permettre à l'homme de s'élever sur un plus lourd que l'air. On y voit les photographies des aéroplanes de Santos-Dumont, de Delagrange, d'Henri Farman, du Ricochet-Antoinette, *qui a obtenu la plus grande vitesse atteinte sur l'eau, etc... L'on admire les seize minuscules cylindres du nouveau 65 chevaux pesant 65 kilos, et avec lequel Blériot s'est élevé à 20 mètres. Pneus* Continental.

LE MAL A CRÉÉ LE REMÈDE

L'AFFICHE DUCASBLE.

Reproduction de l'amusante affiche de Jean Villemot qu'on admire sur tous les murs de Paris. Elle fait bien ressortir les mérites de l'automatique Ducasble.

Un sourire éclaire à cette lecture le visage du Parisien, qui retrouve écrite en grosses lettres une expression qu'il n'ose souvent prononcer et dont il qualifie secrètement nombre de personnes; il regarde, intéressé, l'affiche cherchant s'il y apercevra quelque figure connue. Il y voit une automobile lancée à grande allure sur une route semée de pierres, clous et verre brisé qui volent à l'arrière, tandis que, sortant de ce chaos, une tête mauvaise, à cheveux épars, à barbe hisurte, coiffée d'un tesson de bouteille et surmontant un corps de malheureux, surgit comme un symbole de l'état piètre de certaines de nos routes.

Et méchamment, le mauvais diable, un énorme clou en main, semblable à ceux qui garnissent le fer du cheval et sont fatals aux meilleurs pneumatiques, enfonce son arme dans le bandage, tandis que les voyageurs, regardant le geste de ce démon, lui crient :

— Imbécile! l'automatique Ducasble est le seul pneumatique qui ne crève jamais!

Telle est la jolie affiche de Jean Villemot. Elle apparaît en un moment d'autant plus intéressant que l'on parle de débâcle de la grosse voiture. Pourquoi ne voudrait-on plus du commode véhicule à cinq ou sept places. Serait-il trop difficile à établir? coûterait-il trop cher d'achat? Le travail des organes, par suite de la force développée, serait-il plus grand que dans la petite voiture et causerait-il une usure rapide et un coût d'entretien trop élevé?

Non, la grosse voiture de bonne construction ne donne actuellement au point de vue tenue de ses différentes pièces, aucun ennui, et l'on a réduit son prix de telle sorte que la première somme à débourser ne monte plus à un taux extraordinaire; mais ce n'est point la voiture qu'on incrimine: le grand fautif, celui que l'automobiliste qualifie de ver rongeur, c'est le pneumatique; ce malheureux pneu qui éclate, qui crève, et le plaisir causé par la balade en automobile est alors payé d'un prix vraiment élevé qui fait crier « haro » sur la grosse voiture.

On a cherché longtemps un remède aux crevaisons de pneumatiques, et ce remède on l'a réalisé avec le bandage du gagnant du concours de roues élastiques organisé cet été : le bandage Ducasble.

Aussi souple qu'un pneu, ayant une durée quelquefois triple, il a permis la jolie randonnée d'une 30-chevaux de Dion pesant plus de deux tonnes en ordre de marche, et accomplissant Paris-Nice et retour sans une crevaison, sans un changement de bandages, le pneu Ducasble ne pouvant ni crever ni éclater; une 8-chevaux de Dion faisait même parcours, prouvant, par un fait officiellement contrôlé, qu'une solution avait été donnée à ce terrible problème de la roue d'automobile.

Quant à la traction automobile industrielle, elle attendait, elle aussi, un bandage plus durable et moins onéreux que le pneu actuel et plus souple que le bandage plein.

Félicitons donc à la fois Ducasble de son extraordinaire invention et Jean Villemot d'avoir su attirer l'attention de tous sur une trouvaille qui est d'intérêt général.

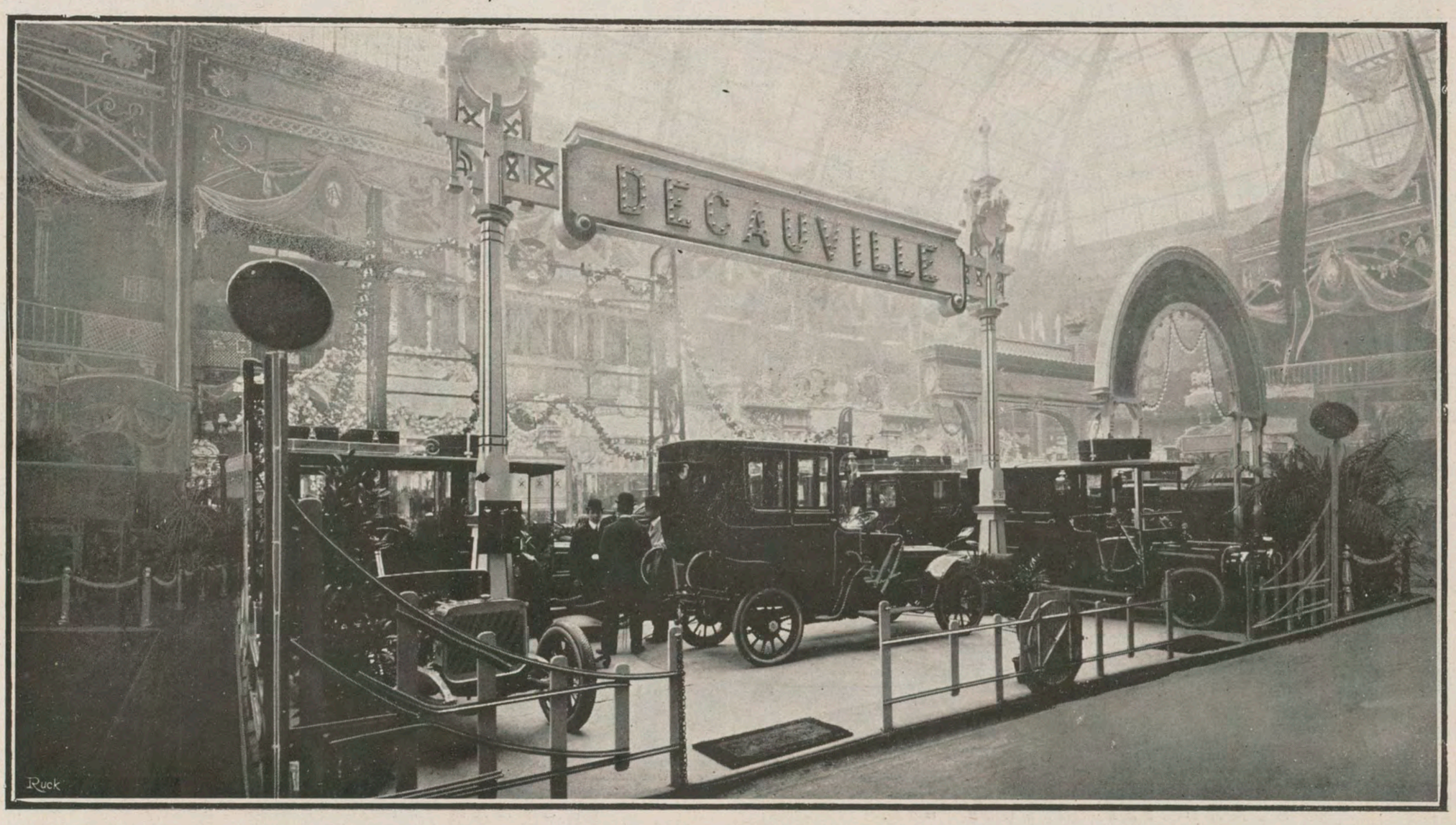
Désormais, ceux qui se plaindront de crever n'auront plus droit à notre pitié, puisqu'il existe un remède contre ce terrible épouvantail. Lorsque nous rencontrerons sur les routes des automobilistes qui nous supplieront de nous arrêter pour les aider à remonter leur pneumatique, nous ne nous arrêterons pas et nous leur donnerons seulement en passant le conseil d'avoir des bandages Ducasble.

D'ailleurs, la foule qui se presse autour du stand Ducasble au Salon, prouve l'intérêt pris à cette invention si utile aux sportsmen, et tous ceux qui connaissent les avantages des bandages Ducasble se hâtent d'en dire les innombrables qualités à ceux qui les entourent.

Allez au Salon de l'Autombile (Grand Palais), vous trouverez le Stand de l'Automatique Ducasble, à la galerie du premier, côté gauche (Cours-la-Reine), en entrant par l'avenue Nicolas. Plusieurs escaliers mènent à cette galerie (Salle Y, n° 2). Tel est le meilleur conseil que je puisse vous donner, si vous n'êtes pas encore convaincu. Vous ne tarderez pas à l'être.

FRANC MAPPER.

DECAUVILLE



STAND 97 (Grande nef).

La maison Decauville a disposé, au milieu de son stand, une plaque tournante supportant une voiture avec suspension 8 ressorts très intéressante. Elle expose un châssis, parfaitement étudié, avec nouveau carburateur à 3 gicleurs donnant des reprises tout à fait progressives. L'embrayage est à disques; l'allumage est donné par une magnéto à haute tension. Magnéto Simms-Bosch. *Les unes sont munies de pneus* Michelin, *les autres de pneus* Continental.

LA HISPANO-SUIZA

STAND 128 (Grande nef).

La grande marque de Barcelone, première fabrique d'automobiles en Espagne, expose deux châssis, modèle 1908, l'un, six cylindres 60 chevaux, et l'autre, quatre cylindres 20 chevaux, d'une absolue robustesse et d'une remarquable simplicité. Cette fabrique possède les brevets de châssis cuirassés Birkigt *qui lui ont valu une réputation universelle.*

MARTINI ø GUILLEMIN

STAND 127 (Grande nef).

Un châssis 12-16 chevaux est exposé au stand Martini. La chambre de circulation est fondue d'un bloc, les soupapes d'admission sont commandées par culbuteurs.

STAND 31 (Grande nef)

Une voiture basse, à direction très inclinée, attire l'œil au stand Guillemin. Elle semble une voiture de course et fait cependant partie des voiturettes bon marché que demande le public. Pneus Continental.

VULPÈS ø HERMÈS

STAND 32 (Grande nef).

On se souvient de la jolie course des Vulpès dans la Coupe des voiturettes. Deux châssis polis montrent la robustesse et le fini de construction de la marque. Pneus Dunlop, *magnéto* Simms-Bosch.

STAND 115 (Grande nef).

C'est le modèle de voiture actuellement le plus demandé qu'expose en son stand la marque italienne Hermès. On y voit ses types H. I. S. A. de 105 d'alésage et de 120 de course avec châssis léger. Pneus Continental.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*. Paris. — H.-L. MOTTI. *Le gérant* : CAMILLE LECESTRE.